Persee

Claudette Vanacker

Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du IXe siècle au milieu du XIIe siècle

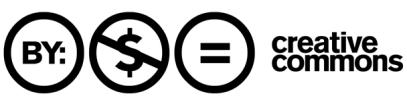
In: Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 28e année, N. 3, 1973. pp. 659-680.

Citer ce document / Cite this document :

Vanacker Claudette. Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du IXe siècle au milieu du XIIe siècle. In: Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 28e année, N. 3, 1973. pp. 659-680.

doi : 10.3406/ahess.1973.293373

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess_0395-2649_1973_num_28_3_293373



Géographie économique de l'Afrique du Nord

selon les auteurs arabes, du IXe siècle au milieu du XIIe siècle*

Quelles que soient les oppositions doctrinales et politiques entre l'Afrique du Nord et le reste de l'empire musulman au Moyen Âge, cette région n'en fait pas moins partie du Dar al-Islam. Dès le IXe siècle, elle appartient à un espace économique et culturel musulman. Sa situation est particulièrement importante du point de vue économique : elle est l'intermédiaire obligatoire entre l'Orient et l'Espagne musulmane ; limitée au sud par le Sahara, elle peut être facilement reliée au monde noir. Mais la sécurité et, dans une moindre mesure, l'économie du pays, en particulier de l'ancienne *Africa*, dépendent de la présence des musulmans en Méditerranée, c'est-à-dire de la possession de la Sicile. L'évolution économique de l'Afrique du Nord dépend aussi de la sécurité intérieure et des transformations politiques qui interviennent du IXe au XIe siècle : morcellement du pays en trois zones d'influence au IXe siècle, ouverture de l'Ifrîqiya vers l'ouest et rivalité Fâtimides-Umayyades, création de l'État Hammâdide, essor chrétien en Méditerranée occidentale, arrivée des nomades Hilâliens et fondation de l'empire almoravide.

Nous disposons, pour l'étude de l'évolution économique de l'Afrique du Nord pendant cette période, des textes des auteurs arabes : Ibn Abd al-Hakam, Ibn Khurdâdhbeh, Ibn al-Faqîh, al-Ya'qûbî, al-Muqaddasî, Ibn Hauqal, al-Bakrî et al-Idrîsî. L'auteur du *Kitâb al-Istibçâr* [1] ayant réalisé surtout une compilation de l'œuvre d'al-Bakrî, ont été utilisés principalement dans cet ouvrage les textes relatifs à Sfax, Bougie, Gafça et sa région, Fès, Sidjilmâsa et Salé.

L'interprétation des textes de ces géographes est rendue malaisée par leurs méthodes de travail. Seuls Ibn Hauqal et Ibn al-Warrâq ont visité l'Afrique du Nord [2]. Le voyage d'al-Ya'qûbî jusqu'à Tâhert n'est pas prouvé. Le plus

---

* On a gardé, pour la transcription des mots arabes et berbères, une orthographe qui s'éloigne aussi peu que possible des normes de la nôtre ; de la même façon ont été conservés, en leur forme connue, Alger, Fès, etc.

1. *Kitâb al-Istibçâr*, trad. Fagnan, Recueil des notices et mémoires de la Société archéol. du départ. de Constantine, vol. 2, 4e sér., 1899.

2. Ibn al-Warrâq est cité par AL-BAKRÎ, trad. de Slane, Édit. Maisonneuve, Paris, 1965.

souvent, les « géographes » font appel aux témoignages de pèlerins, marchands et voyageurs officiels [3]. Tous, à l'exemple des premiers écrivains orientaux, utilisent des écrits antérieurs [4]. Le cas le plus net est celui d'al-Idrîsî reprenant à son compte les dires d'Ibn Hauqal. Seul al-Bakrî cite les « sources » ainsi reproduites [5].

Il faut rappeler que d'une part, mal contrôlée par les Aghlabides, zone de refuge pour les opposants et dissidents, excentrique par rapport à l'axe Bagdad-Le Caire, l'Afrique du Nord est au IXe siècle mal connue des Orientaux [6] et que, d'autre part, malgré l'évolution de la « géographie » musulmane à cette époque et les résolutions d'al-Ya'qûbî [7], le Maghreb demeure étudié d'un point de vue trop exclusivement « technique » et administratif au IXe siècle.

Une étude d'ensemble de l'économie nord-africaine du IXe siècle au XIIe n'était pas possible à partir des seuls textes arabes. Les publications de fouilles archéologiques et de travaux récents ont fourni une grande part de la documentation relative à la topographie des villes et à leurs industries, en particulier la fabrication des céramiques, alors que les auteurs arabes renseignent essentiellement sur les activités commerciale et agricole de ces villes. Dans l'ensemble, l'étude détaillée des textes arabes a confirmé ce que nous savions déjà de l'activité commerciale nord-africaine pendant cette période. Aussi, nous donnerons brièvement les conclusions de l'étude des principales villes, de leur commerce et de leurs industries, étude réalisée grâce à ces deux séries de sources, avant de voir à l'aide des seuls textes arabes l'évolution du réseau routier et celle de la vie rurale, aspect essentiel de l'économie nord-africaine.

★

Jusqu'au début du Xe siècle, le grand commerce semble s'être limité à Tâhert d'une part, à Kairouan de l'autre, la première ville ayant le monopole des relations avec le Sud. Après la conquête fâtimide, la capitale ifrîqiyenne dirige les principaux courants commerciaux, contrôle Sidjilmâsa et réduit Tâhert au rang de simple relais vers l'ouest. Dès le début du XIe siècle, cette situation se détériore avec l'abandon de l'Ouest maghrébin et la perte du contrôle de la seule route de commerce non ibâdite vers le Sud, mais Kairouan demeure le principal centre caravanier. Il ne semble pas que la Qal'a ait constitué une concurrence pour elle. Aucune exportation de produits de la Qal'a n'est attestée et si elle reçoit des produits orientaux, on peut douter de l'existence d'un grand commerce et de celle d'un trafic régulier avec le « pays des Noirs » bien que la route soit connue [8] et que le souverain hammâdide ait

3. AL-YA'QÛBÎ (trad. G. Wiet, Le Caire, 1937) explique la façon dont il procède à ces « interrogatoires ».

4. AL-MUQADDASI (Trad. Pellat, Alger, « Bibl. arabe française », 1950, p. 55) s'en défend, à tort puisqu'il emprunte à Ibn Khurdâdhbeh l'itinéraire de Barqa à Alexandrie.

5. Ibn al-Warrâq et Ibn Youmer. Al-Bakrî précise qu'Ibn Youmer est Huwâra ; il ne s'agit donc pas d'Ahmed b. 'Umar al-'Udhri. Si al-Bakrî a utilisé le texte d'Ibn Hauqal, on peut penser qu'il ne l'a pas fait sans une sérieuse remise à jour.

6. La précision des renseignements fournis par Ibn Khurdâdhbeh, al-Ya'qûbî et al-Muqaddasî décroît d'Est en Ouest.

7. Sur cette évolution, cf. A. MIQUEL, *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XIe siècle*, Paris, Mouton et Cie, 1967.

8. AL-BAKRÎ, p. 340.

des esclaves noirs [9]. Il faudrait pour cela prouver la frappe de l'or dans la ville.

Malgré les difficultés que connaît l'État zîride au début du XI^e siècle, ce n'est que vers 1050 qu'intervient un renversement décisif de cette situation. A l'époque almoravide, alors que le trafic de Zawîla se ralentit, seules Sidjilmâsa et Aghmât [10], qui sert d'entrepôt et de ville commerçante pour Marrakech, sont encore en relations régulières avec le Sud. En même temps, les Almoravides possèdent des cités caravanières — Fès et Tlemcen [11] — dont l'activité contraste avec le déclin des centres ifrîqiyens asphyxiés par les Hilâliens [12]. Cette évolution économique se poursuit au début de l'époque almohade au bénéfice de l'Ouest maghrébin, malgré l'insécurité perpétuelle qui y règne.

La totalité des industries « de luxe » a été, jusqu'au milieu du XI^e siècle, concentrée en Ifrîqiya où l'on trouve les seuls marchés palatins importants. Certaines de ces industries, telles la verrerie et la poterie [13], sont directement influencées par l'Orient, et Kairouan a joué un rôle important dans la diffusion vers la Qal'a [14] de ces influences orientales. Le fer semble destiné surtout aux chantiers navals : ceci pourrait expliquer le silence des auteurs arabes sur l'exploitation du fer au Maroc puisqu'il n'y a pas de chantier naval dans cette région avant l'époque almohade.

D'autre part, l'Ifrîqiya reçoit peu de produits fabriqués. Après le IX^e siècle, elle importe sans doute beaucoup moins de céramiques qu'à l'époque aghlabide. Par contre, c'est une seule catégorie d'objets fabriqués, les textiles, qui constitue l'exportation dominante de l'État zîride avant l'invasion des nomades. Les objets métalliques, les verres et poteries ne sont guère exportés — certains sont-ils néanmoins envoyés dans le pays des Noirs ? Seules quelques reliures sont envoyées en Égypte, peut-être quelques parchemins et du papier en Espagne et en Sicile. Étant donné les variations possibles de productions comme les fruits ou l'huile, et le peu d'importance des minerais envoyés en Égypte, le seul poste sérieux pour les exportations est le textile. Cette industrie est soigneusement organisée par Kairouan : construction de réservoirs dans la principale zone d'élevage, au sud de la capitale, appel à un arrière-pays, très vaste pour les matières premières, réglementation des exportations, etc.

Tout autre est l' « industrie » marocaine avant l'époque almoravide : dispersion de l'activité artisanale, approvisionnement de marchés locaux [15], spécialisation de certains centres dans la fabrication d'objets destinés à être exportés vers le Sud : c'est le cas, par exemple, de Sidjilmâsa qui exporte ses tissus au moins jusqu'à Awdaghost [16]. Sensiblement en retard sur l'Ifrîqiya, le Maroc n'est doté d'une industrie analogue à celle de l'État zîride qu'avec l'établissement des Almoravides, peut-être même à l'époque almohade seulement, alors

9. H. R. IDRÎS, *La Berbérie orientale sous les Zirides*, Paris, Maisonneuve, 1959, p. 530.
10. AL-IDRÎSÎ, Édit. Dozy et de Goeje, Leyde, 1864-1866, p. 77.
11. AL-IDRÎSÎ, pp. 90 et 93.
12. *Ibid.*, p. 129.
13. Cf. G. PIANEL, « La céramique de Négrine au IX^e siècle », *Hespéris*, t. XXXVIII ; FERROU et PINARD, « Fouilles à Byrsa », *Cahiers de Byrsa*, V, 1955 ; S. M. ZBISS, « Mahdiya et Sabra-Mançouriya », *Journal Asiatique*, 1956.
14. L. GOLVIN, *Recherches archéologiques à la qal'a des Banû Hammâd*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1965.
15. Suq Fençour, par exemple : AL-BAKRÎ, p. 294.
16. AL-BAKRÎ, p. 301.

que Kairouan a cessé de jouer tout rôle économique au profit des villes moins brillantes du littoral.

Toutes les grandes cités fondées ou occupées par les musulmans sont à l'intérieur des terres : à l'origine, les nouveaux arrivants n'avaient pas la maîtrise de la mer. Le commerce maritime n'a pu se développer que progressivement après la conquête de la Sicile. Le développement, puis l'apogée du grand commerce entre l'Orient et l'Occident au début du XIe siècle, assurent la prospérité des ports ifrîqiyens et celle des escales de Tripolitaine et de Cyrénaïque. Attirés par ce commerce, les Espagnols ont, dès la fin du IXe siècle, stimulé par leur passage les villes de la côte algérienne. Au début du XIe siècle, les rapports en ligne directe entre les ports espagnols et la côte à l'ouest d'Alger et le nord du Maroc, en particulier à l'est de l'embouchure de la Moulouya au débouché de la route de Sidjilmâsa [17], se multiplient.

Après l'invasion des nomades Hilâliens, toute l'activité ifrîqiyenne reflue vers la côte : privées d'hinterland, les villes doivent développer, à perte, leur commerce avec la Sicile d'où vient le blé [18] et tendent à devenir de simples intermédiaires, tandis que la piraterie contribue au déclin de petits ports algériens comme Djidjelli ou Marsâ d-Dadjâdj [19]. Seules Bougie [20] et, dans une moindre mesure, Tunis bénéficient de la situation nouvelle. Plus à l'ouest, des cités comme Oran et Ceuta peuvent rivaliser avec elles, cependant que la politique almohade d'accès à l'Atlantique provoque l'éveil du littoral ouest du Maroc et confirme l'essor du port de Salé où accostent — pour la première fois peut-être — les Espagnols venus apporter de l'huile en échange des bestiaux et des céréales [21].

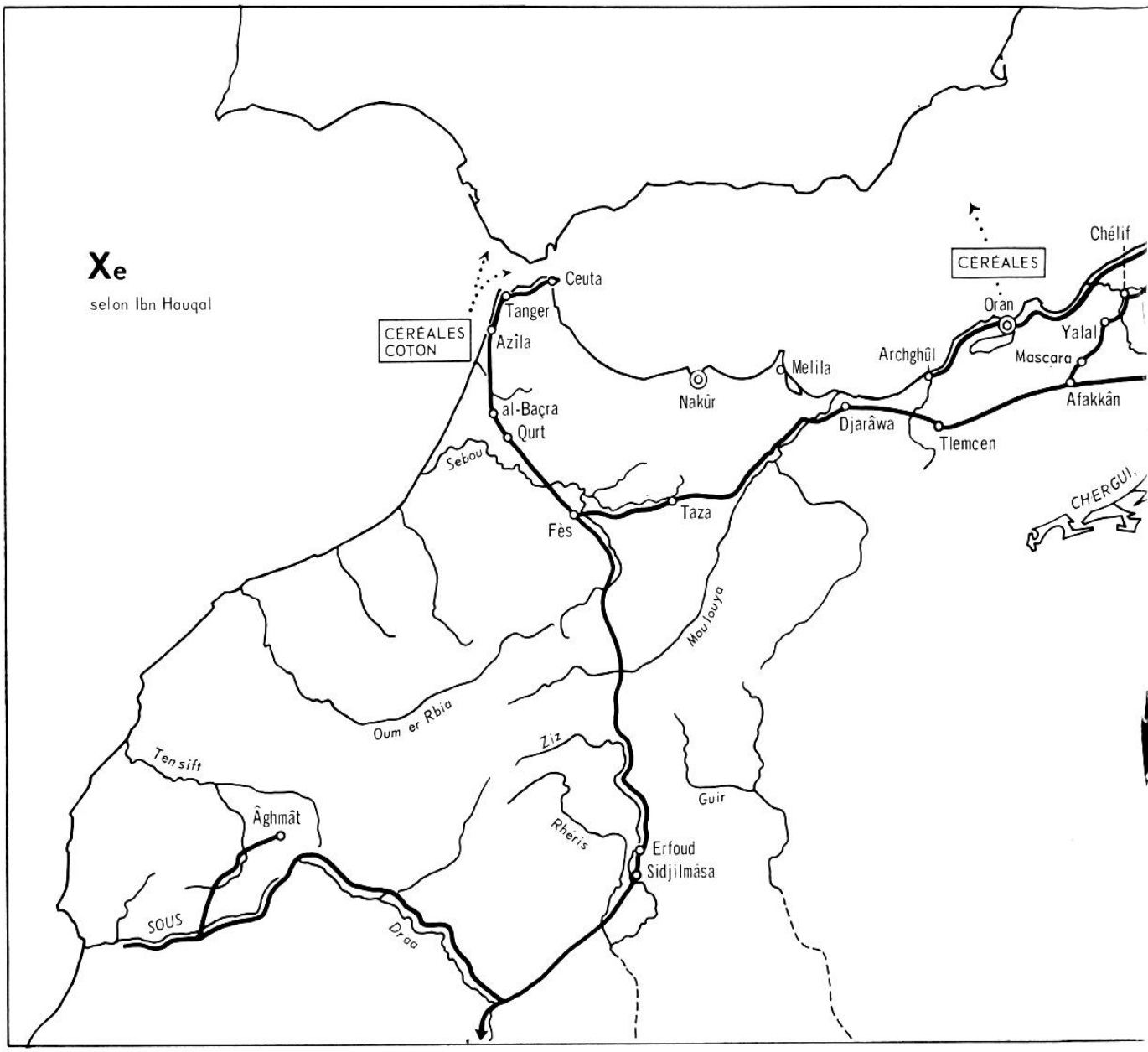
Si, à cette époque, l'usage du chariot a été conservé en Extrême-Orient, il n'en est pas de même dans l'ensemble du monde musulman et en particulier au Maghreb. Des ornières, taillées au ciseau, montrent que le chariot était utilisé à l'époque romaine [22] en Afrique du Nord, mais nous ne savons comment s'effectuaient les transports sur de longues distances. Nous n'avons pas plus de renseignements pour l'époque vandale [23]. Les géographes arabes ne mentionnent pour le transport des marchandises que le portage à dos de chameau ou de mulet : de simples pistes peuvent donc suffire. Ceci exclut pratiquement la construction d'ouvrages d'art et oblige les voyageurs à franchir les rivières à gué, ce qui ne va pas toujours sans difficultés : par exemple, le ouadi Mellag « est une rivière dangereuse, remplie de fondrières et très difficile à traverser à gué » [24], si bien qu'en hiver il faut modifier l'itinéraire. Au Maroc, on traverse le ouadi Ouancifen (?) sur des outres gonflées et la rivière de Salé sur un pont de bateaux [25].

Ceci, joint aux difficultés dues au relief et au climat, ralentissait les commu-

17. AL-BAKRÎ, pp. 163 à 167 et 179 à 182.
18. *Fatwâs* citées par IDRÎS, *op. cit.*, pp. 663 ss.
19. AL-IDRÎSÎ, pp. 104 et 114.
20. *Ibid.*, pp. 106 ; *Kitâb al-Istibçâr, op. cit.*, pp. 35-36.
21. AL-IDRÎSÎ, pp. 83-84.
22. P. SELAMA, *Les voies romaines de l'Afrique du Nord*, Alger, 1951, p. 77.
23. P. Selama suppose que le roulage a décliné à l'époque byzantine.
24. AL-BAKRÎ, pp. 278 et 293.
25. *Kitâb al-Istibçâr*, p. 53.

Géographie économique de l'Afrique du Nord du IXe siècle au milieu du XIIe

Carte 1. Routes et ports aux IXe et Xe siècles.
2. Routes et ports au XIe siècle.
3. Routes et ports au milieu du XIIe siècle.
4. Évolution du réseau des routes du Xe au XIIe siècle.
5. Évolution de la côte du IXe au XIIe siècle.
6. Industries.
7. Ateliers monétaires.
8. L'agriculture aux IXe et Xe siècles.
9. L'agriculture au XIe siècle.
10. L'agriculture au XIIe siècle.
11. L'irrigation.
12. Palmier-dattier.
13. Coton.
14. Chanvre, lin, soie.
15. Canne à sucre et apiculture.
16. Vigne.
17. Olivier, sésame.
18. Safran, carthame.
19. Cumin, carvi, henné.



1. ROUTES ET PORTS aux IXe et Xe siècles

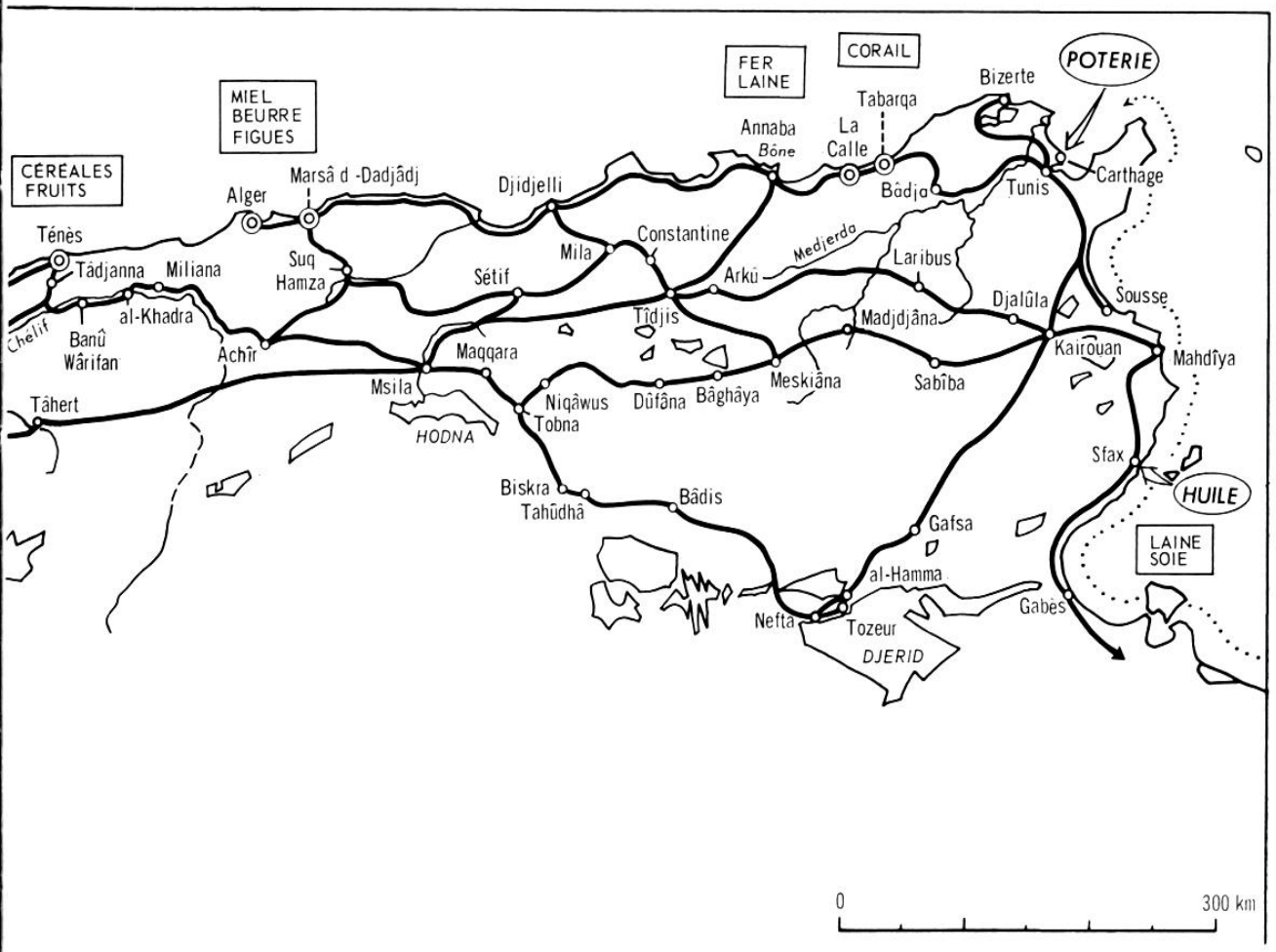
selon Ibn Hauqal

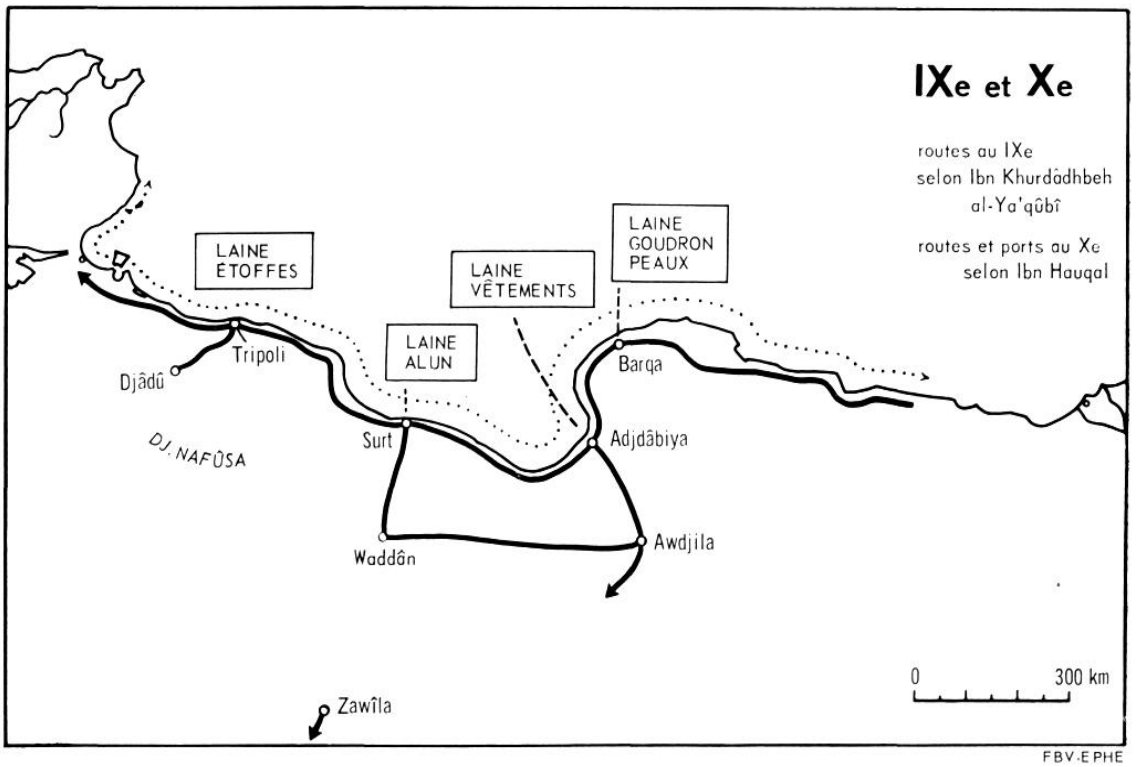
Ibn Khurdâdhbeh
al-Ya´qûbî

◎ port fréquenté par les espagnols

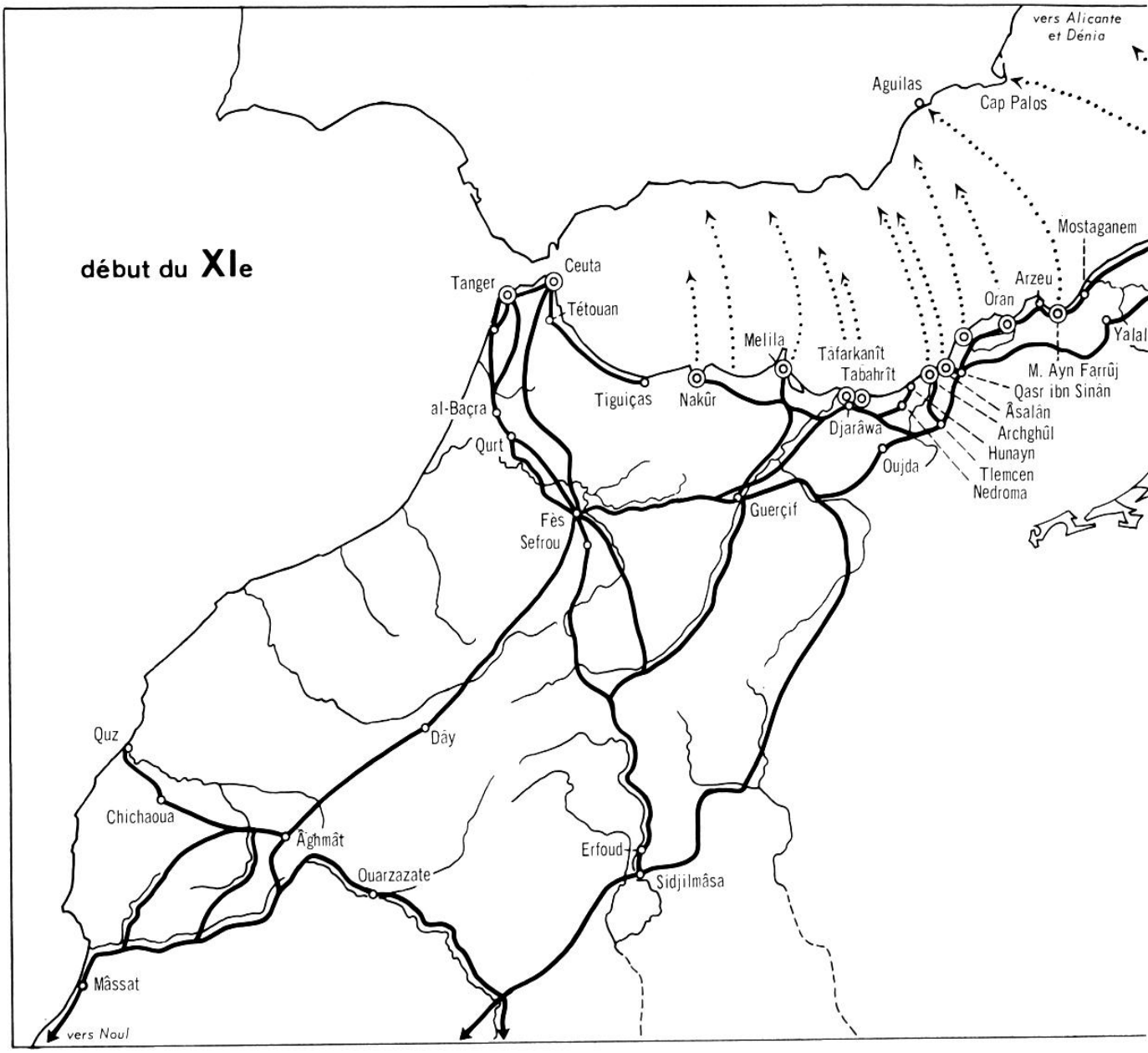
MIEL produit exporté

HUILE produit importé


CÉRÉALES
FRUITS
MIEL
BEURRE
FIGUES
FER
LAINE
CORAIL
POTERIE
HUILE
LAINE
SOIE
Ténès
Alger
Marsâ d -Dadjâdj
Djidjelli
Annaba
Bône
La
Calle
Tabarqa
Bizerte
Bâdja
Tunis
Carthage
Tâdjanna
Miliana
Suq
Hamza
Sétif
Mila
Constantine
Arkû
Medjerda
Laribus
Djalûla
Sousse
Kairouan
Mahdîya
Sfax
Chelif
Banû
Wârifan
al-Khadra
Achîr
Maqqara
Tîdjis
Madjdjâna
Msila
HODNA
Niqâwus
Tobna
Dûfâna
Bâghâya
Meskiâna
Sabîba
Tâhert
Biskra
Tahûdhâ
Bâdis
Gafsa
al-Hamma
Gabès
Nefta
Tozeur
DJERID
0
300 km


IXe et Xe
routes au IXe
selon Ibn Khurdâdhbeh
al-Ya'qûbî
routes et ports au Xe
selon Ibn Hauqal
LAINE
ÉTOFFES
LAINE
VÊTEMENTS
LAINE
GOUDRON
PEAUX
LAINE
ALUN
Djâdû
Tripoli
Barqa
Surt
Adjdâbiya
DJ. NAFÛSA
Waddân
Awdjila
Zawîla
0
300 km

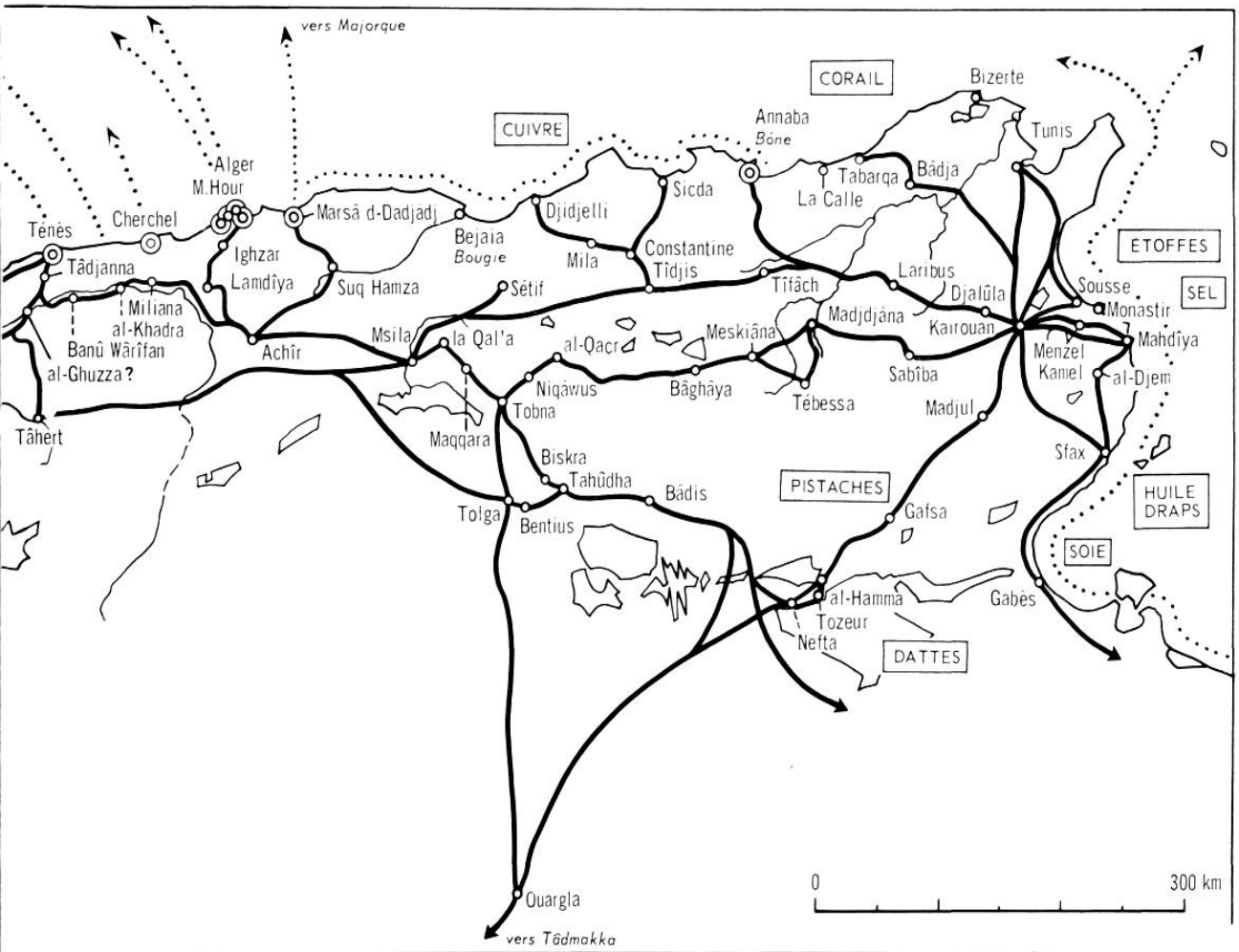
FBV-EPHE

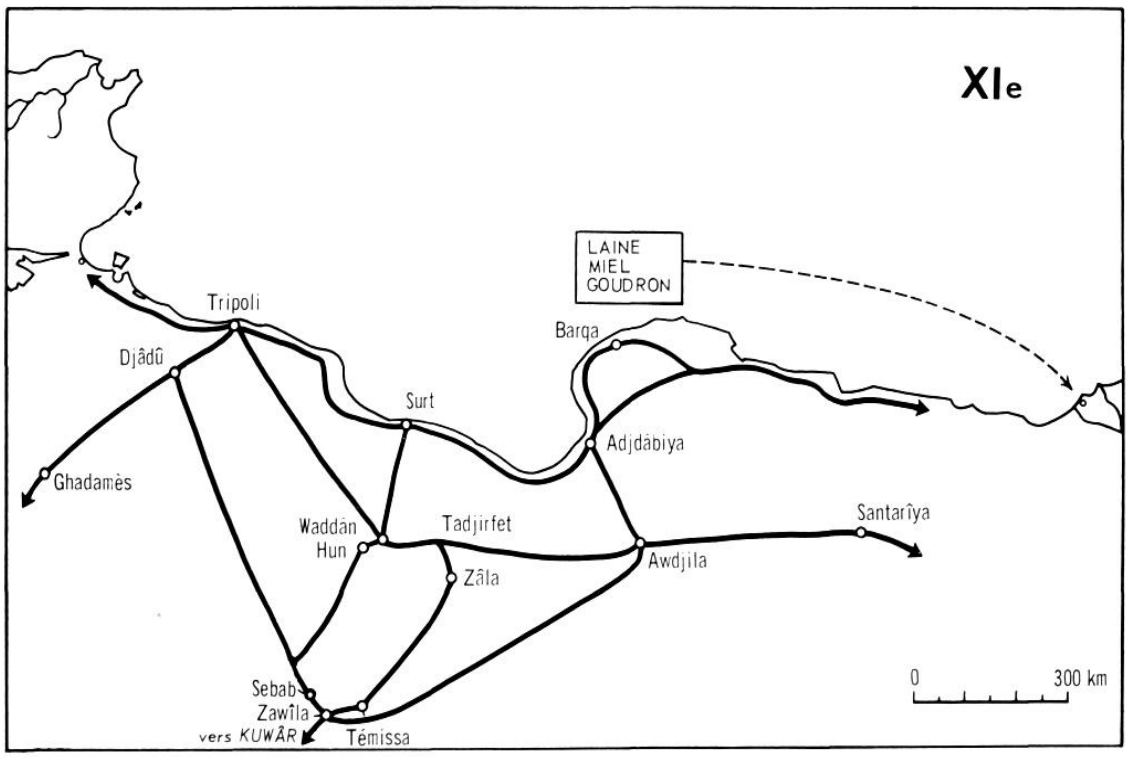


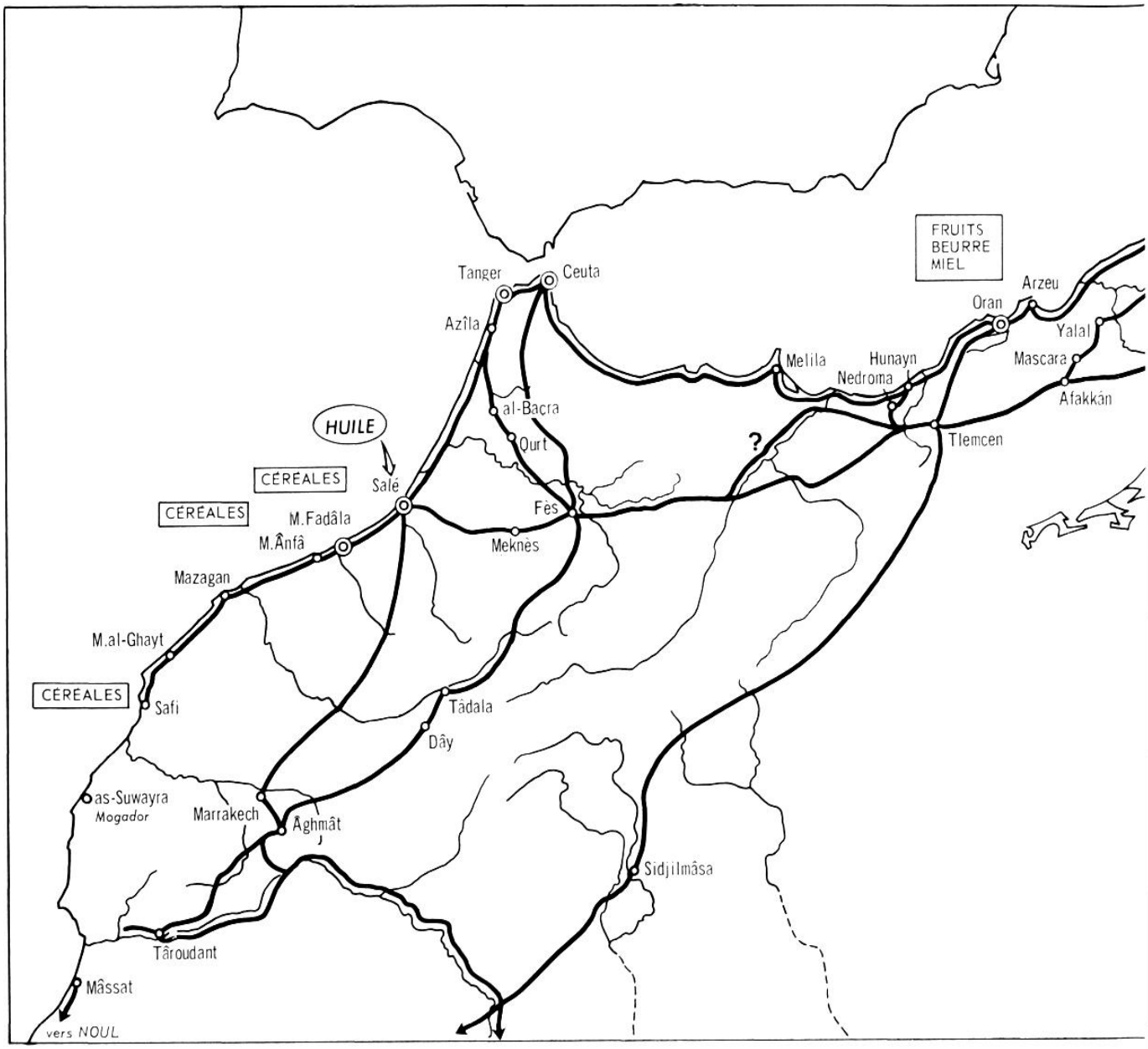
2. ROUTES ET PORTS au XIe siècle selon al-Bakrî

◎ port fréquenté par les espagnols

HUILE produit exporté


vers Majorque
CORAIL
Bizerte
CUIVRE
Annaba
Bône
Tunis
Alger
M.Hour
Tabarqa
Bâdja
La Calle
Sicda
Djidjelli
Cherchel
Ténès
Marsâ d-Dadjadj
Bejaia
Bougie
Mila
Constantine
Tîdjis
ETOFFES
Tâdjanna
Ighzar
Lamdîya
Suq Hamza
Sétif
Tîfâch
Laribus
Djalûla
Sousse
SEL
Monastir
Miliana
al-Khadra
Banû Wârîfan
al-Ghuzza?
Achîr
Msila
la Qal'a
al-Qaçr
Meskiâna
Madjdjâna
Kairouan
Mahdîya
Menzel
Kamel
al-Djem
Sabîba
Niqâwus
Tobna
Bâghâya
Tébessa
Madjul
Tâhert
Maqqara
Biskra
Sfax
Tahûdha
Bâdis
PISTACHES
HUILE
DRAPS
Tolga
Bentius
Gafsa
SOIE
al-Hamma
Gabès
Tozeur
Nefta
DATTES
0
300 km
Ouargla
vers Tâdmakka


XIe
LAINE
MIEL
GOUDRON
Tripoli
Barqa
Djâdû
Surt
Adjdâbiya
Ghadamès
Santarîya
Waddân
Hun
Tadjirfet
Awdjila
Zâla
0
300 km
Sebab
Zawîla
vers KUWÂR
Témissa



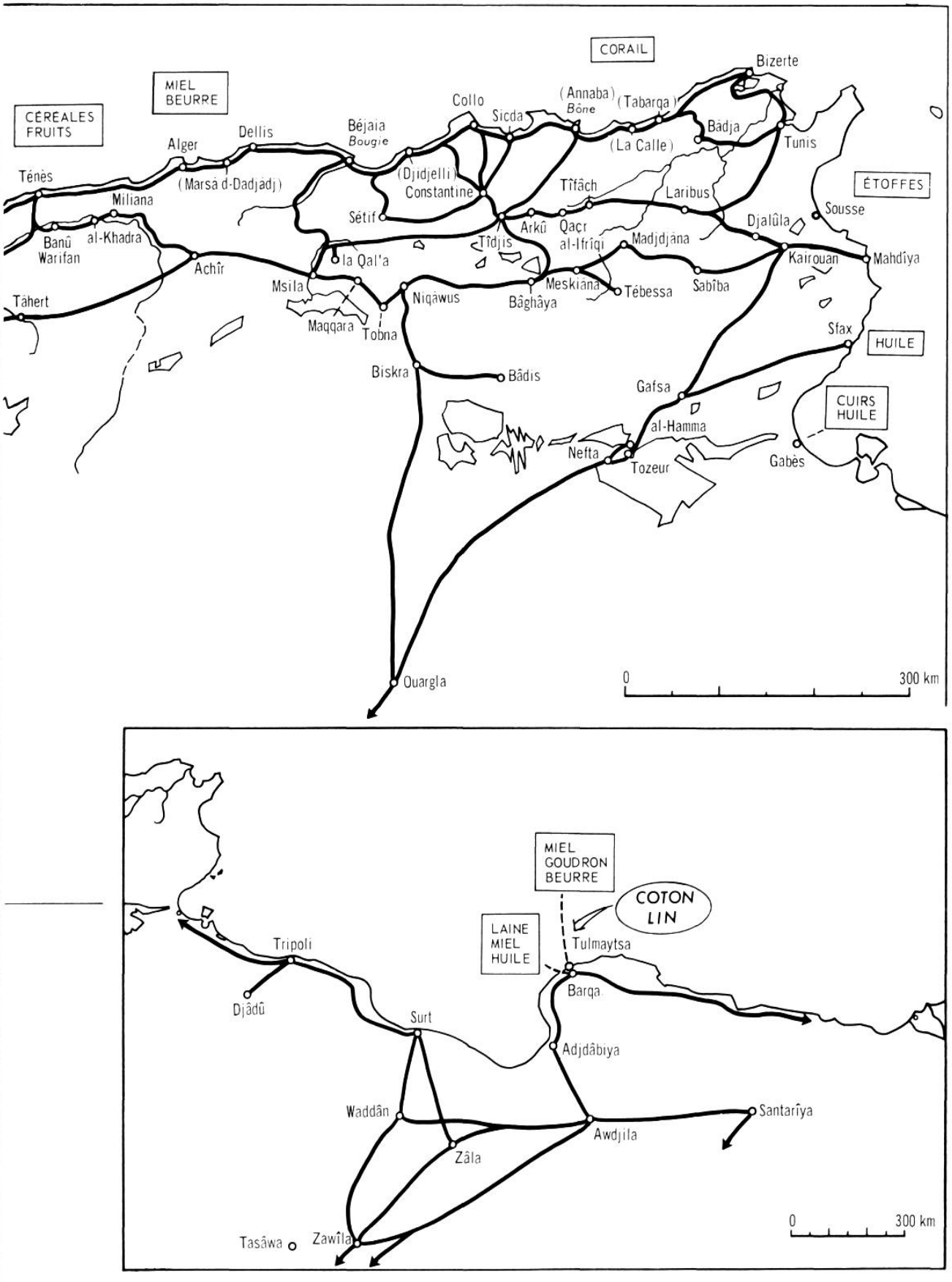
3. ROUTES ET PORTS au milieu du XIIe siècle selon al-Idrîsî

◎ port fréquenté par les espagnols

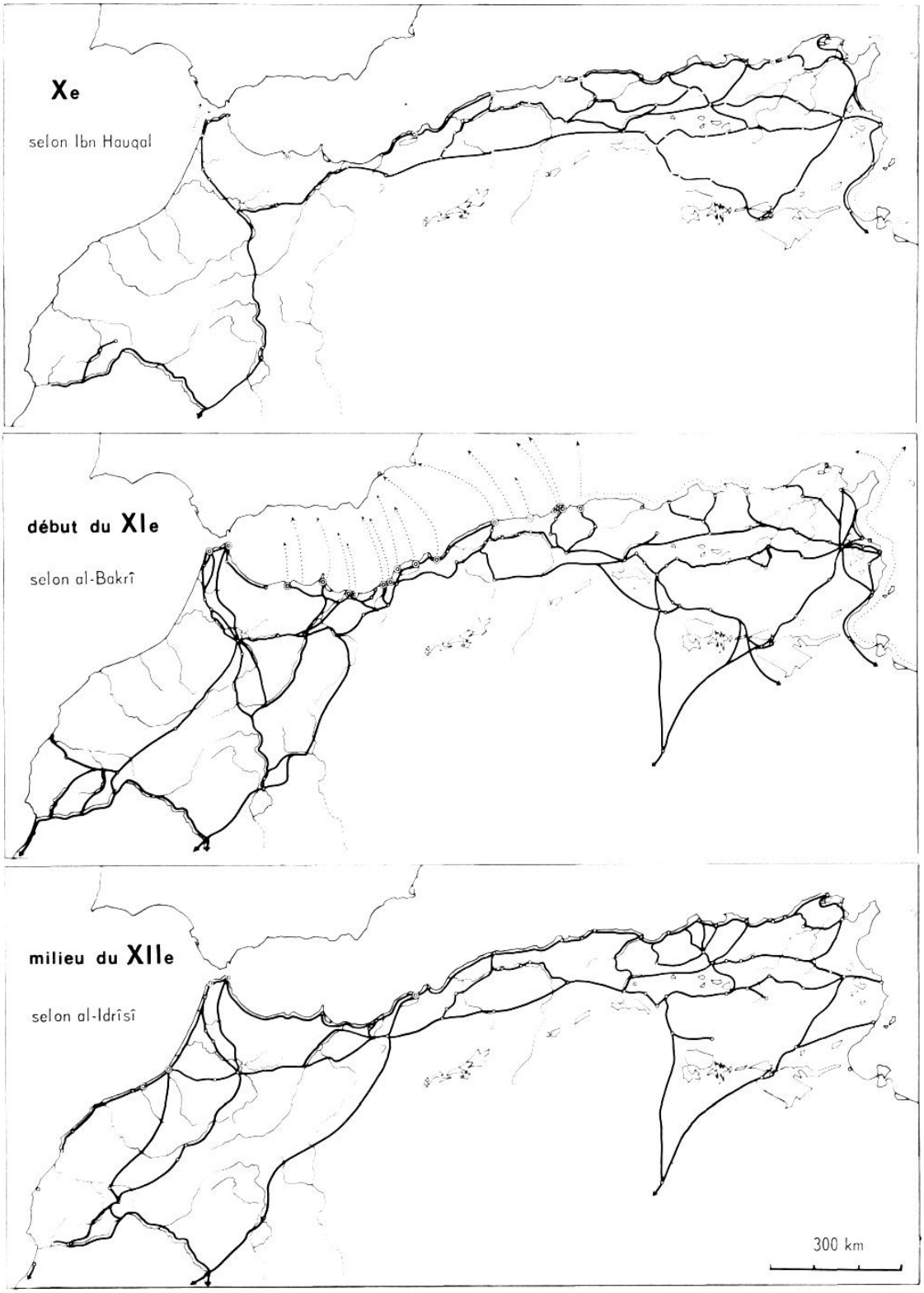
(Tabarqa) ville en déclin

CÉRÉALES produit exporté

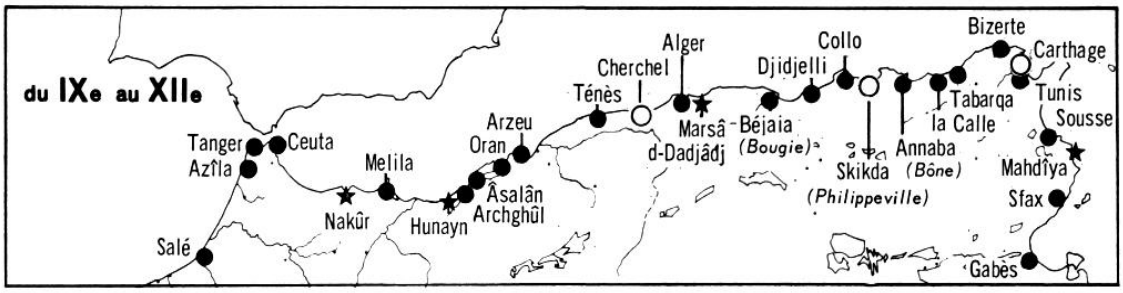
COTON produit importé


CORAIL
Bizerte
MIEL
BEURRE
CÉREALES
FRUITS
Collo
Sicda
(Annaba)
Bône
(Tabarqa)
Dellis
Béjaia
Bougie
Alger
Bâdja
Tunis
(La Calle)
Ténès
(Marsà d-Dadjadj)
(Djidjelli)
Constantine
Tîfâch
Laribus
ÉTOFFES
Miliana
Sétif
Arkû
Qaçr
al-Ifrîqi
Djalûla
Sousse
Banû
Warifan
al-Khadra
Tîdjis
Madjdjâna
Kairouan
Mahdîya
Achîr
la Qal'a
Msila
Meskiâna
Sabîba
Tébessa
Tâhert
Niqâwus
Bâghâya
Maqqara
Tobna
Sfax
HUILE
Biskra
Bâdis
Gafsa
CUIRS
HUILE
al-Hamma
Nefta
Tozeur
Gabès
Ouargla
0
300 km
MIEL
GOUDRON
BEURRE
COTON
LIN
LAINE
MIEL
HUILE
Tripoli
Tulmaytsa
Barqa
Djâdû
Surt
Adjdâbiya
Waddân
Santarîya
Awdjila
Zâla
Tasâwa
Zawîla
0
300 km

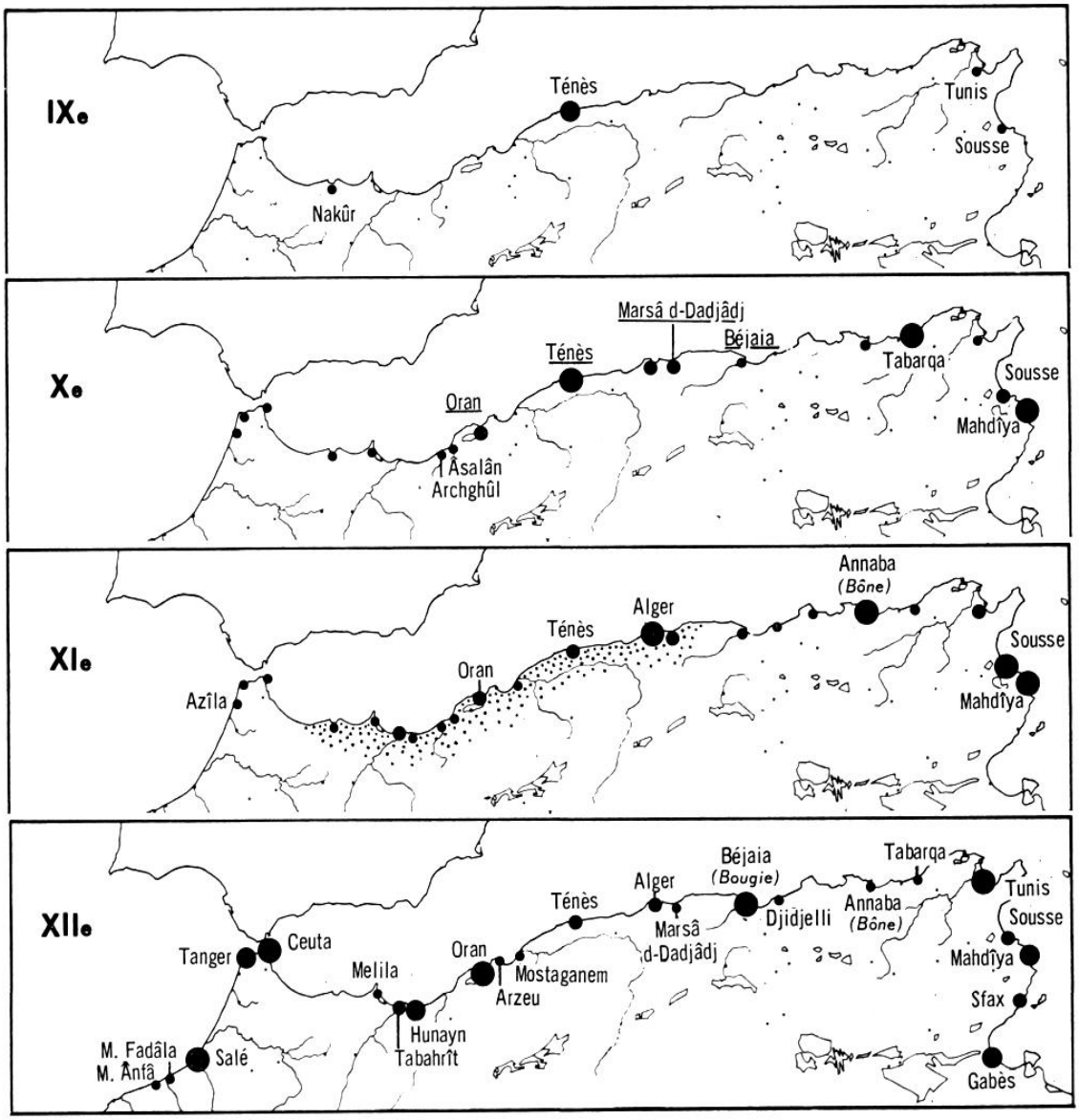
4. ÉVOLUTION DU RÉSEAU DES ROUTES DU Xe AU XIIe SIÈCLE



5. ÉVOLUTION DE LA CÔTE DU IXe AU XIIe SIÈCLE

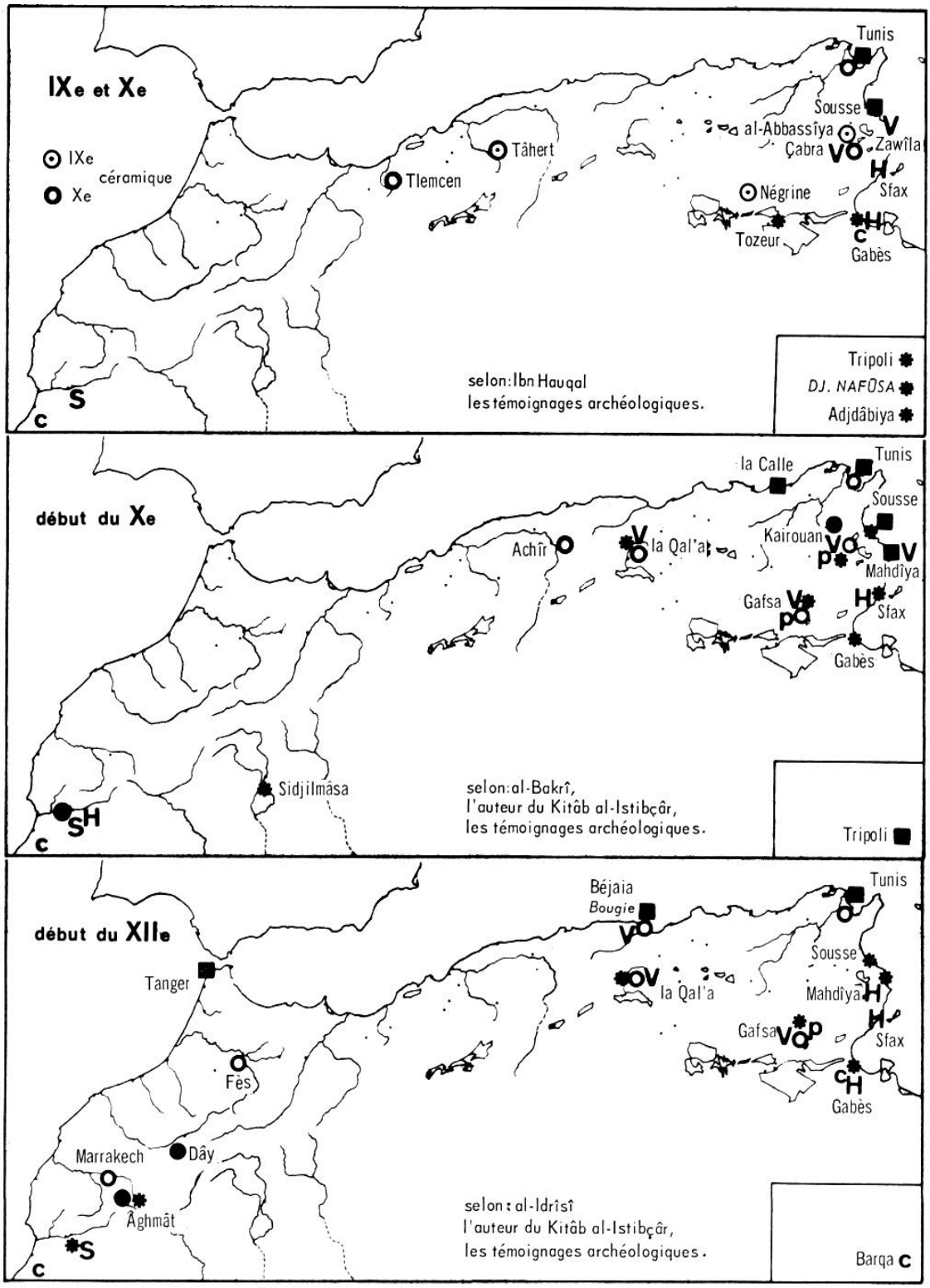


● port ou mouillage romain réutilisé par les musulmans
○ port ou mouillage romain progressivement abandonné
★ fondation musulmane



AU Xe siècle : nom souligné : comptoir andalou
AU XIe siècle : en pointillé : zone activement fréquentée par les musulmans d'Espagne, jusqu'à 1050 environ

6. INDUSTRIES



7. ATELIERS MONÉTAIRES

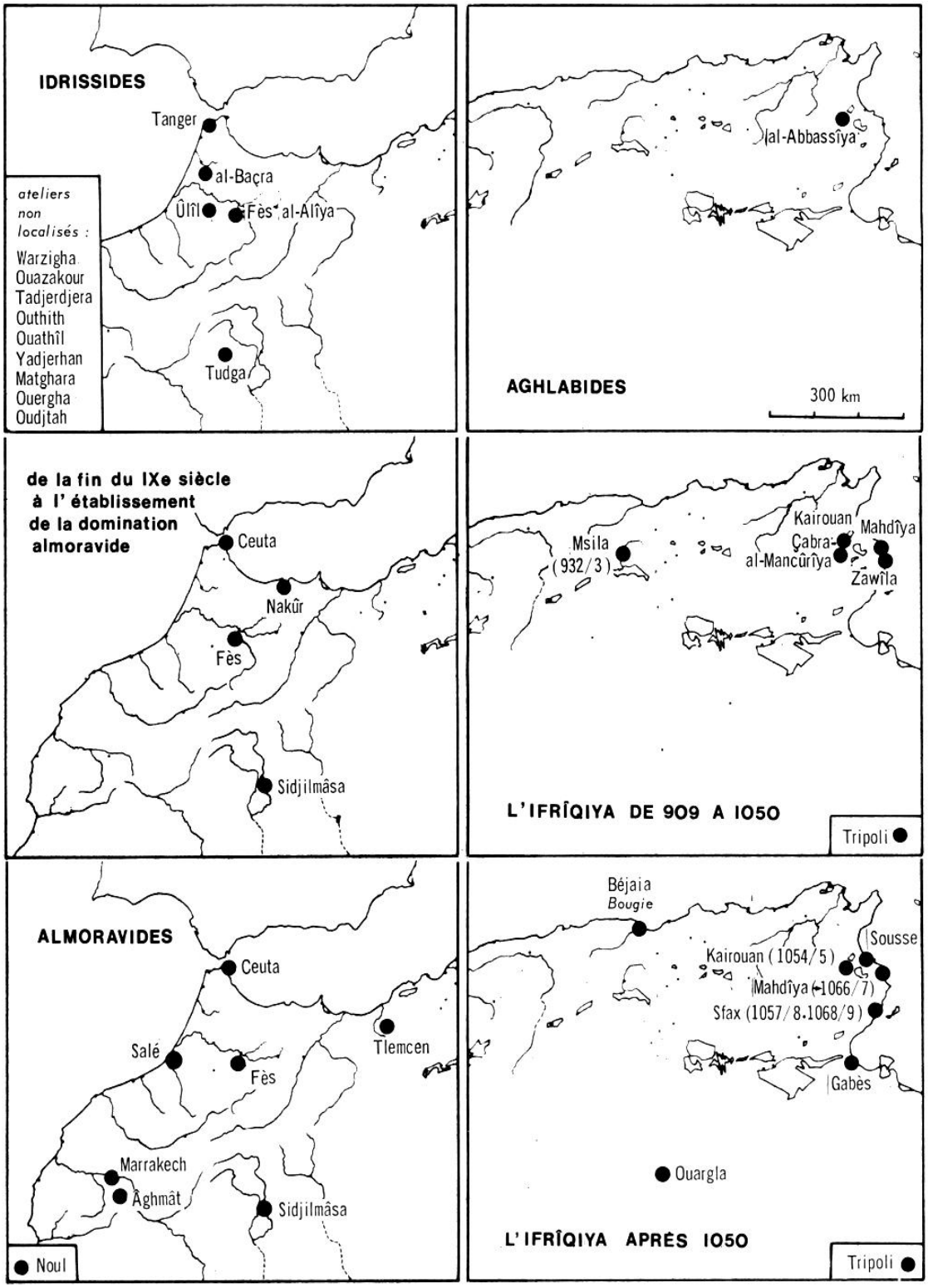
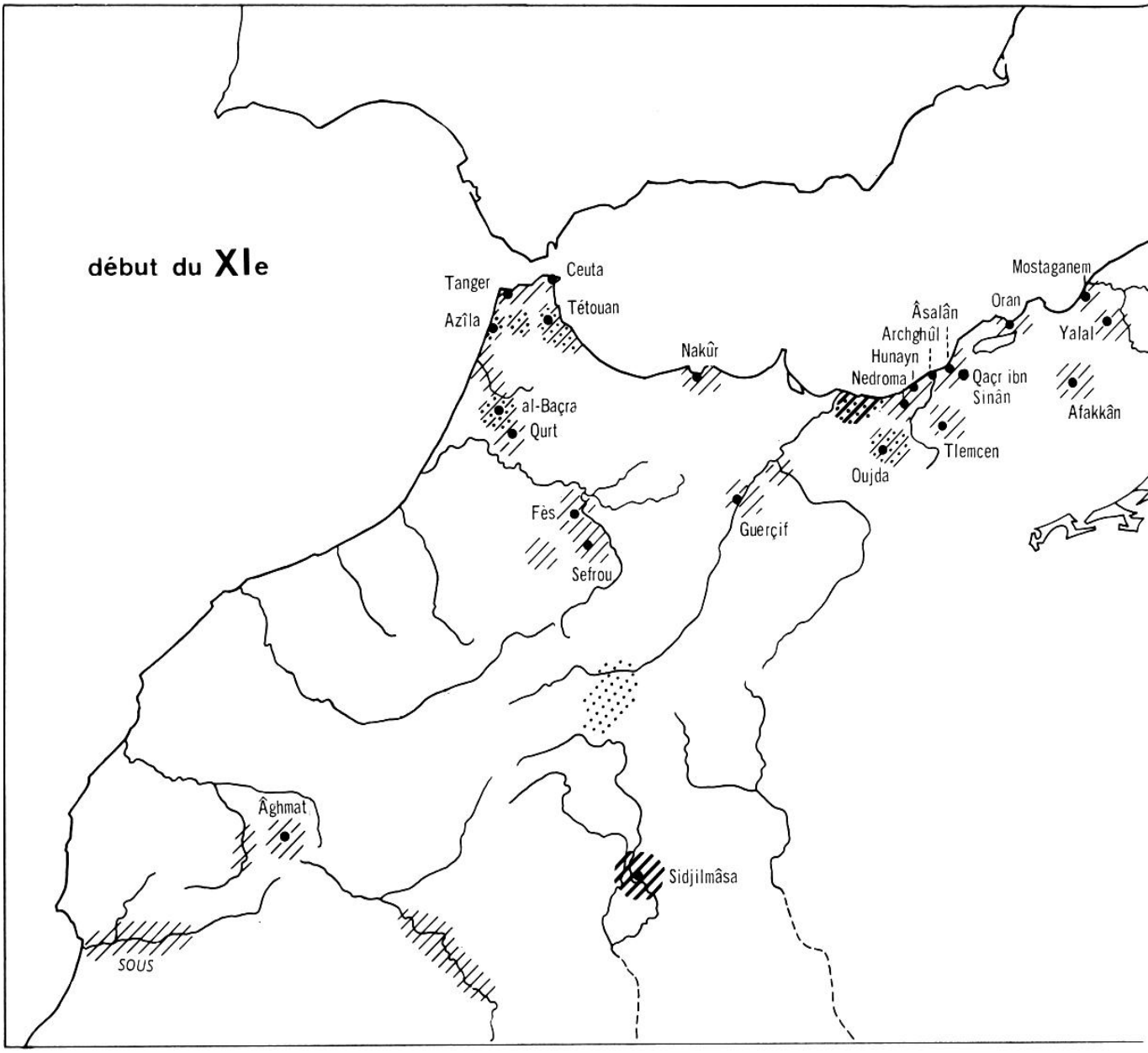


Illustration non autorisée à la diffusion

Illustration non autorisée à la diffusion

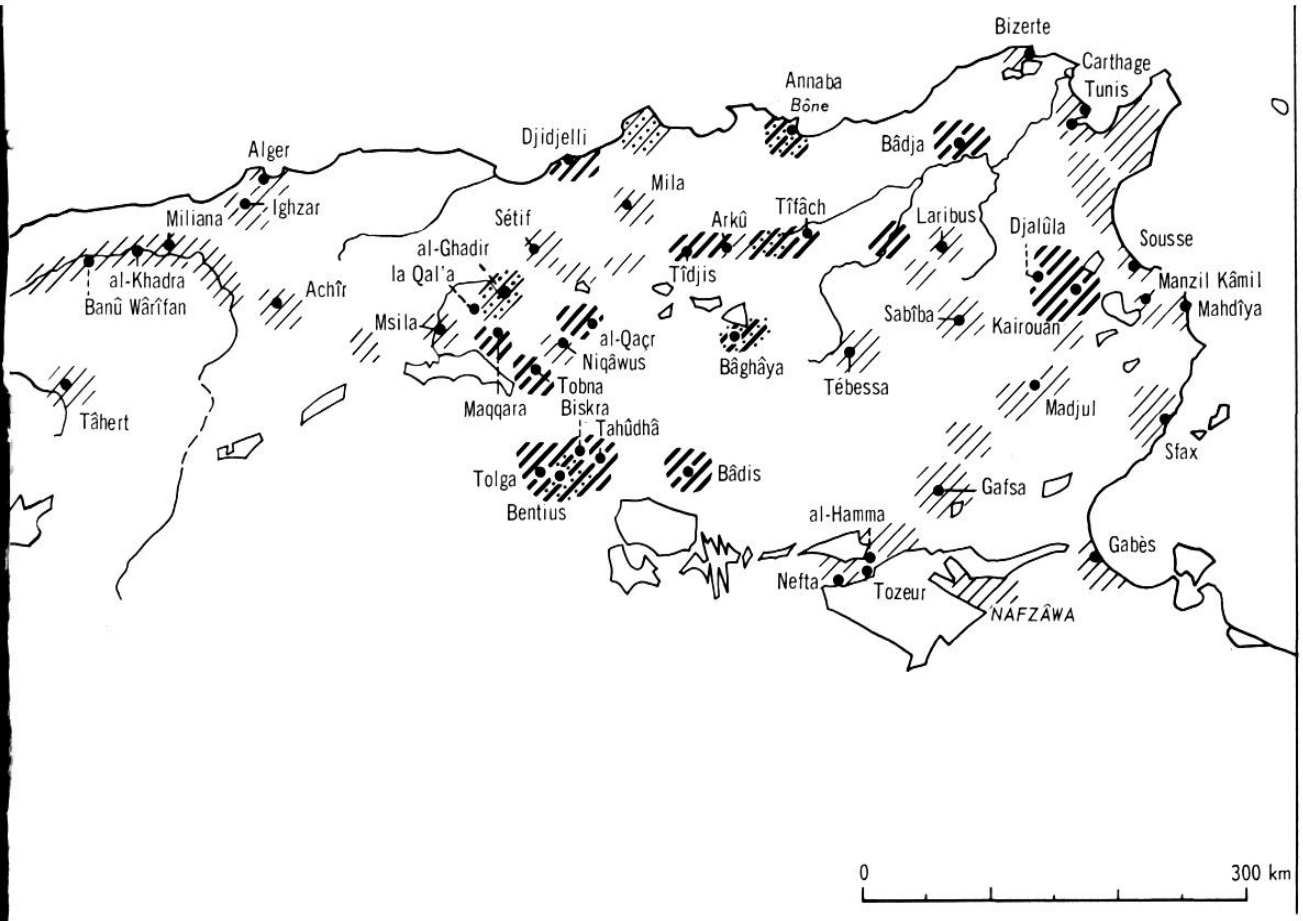


9. L'AGRICULTURE au XIe siècle selon al-Bakrî

Zone cultivée

Zone de culture céréalière

Zone d'élevage


Bizerte
Carthage
Tunis
Annaba
Bône
Djidjelli
Alger
Bâdja
Mila
Miliana
Ighzar
Sétif
Arkû
Tîfâch
Laribus
Djalûla
Sousse
al-Ghadir
la Qal'a
Tîdjis
al-Khadra
Banû Wârîfan
Achîr
Manzil Kâmil
Mahdîya
Msila
Sabîba
Kairouan
al-Qaçr
Niqâwus
Bâghâya
Tébessa
Tobna
Biskra
Maqqara
Madjul
Tâhert
Tahûdhâ
Sfax
Tolga
Bâdis
Gafsa
Bentius
al-Hamma
Gabès
Nefta
Tozeur
NAFZÂWA
0
300 km

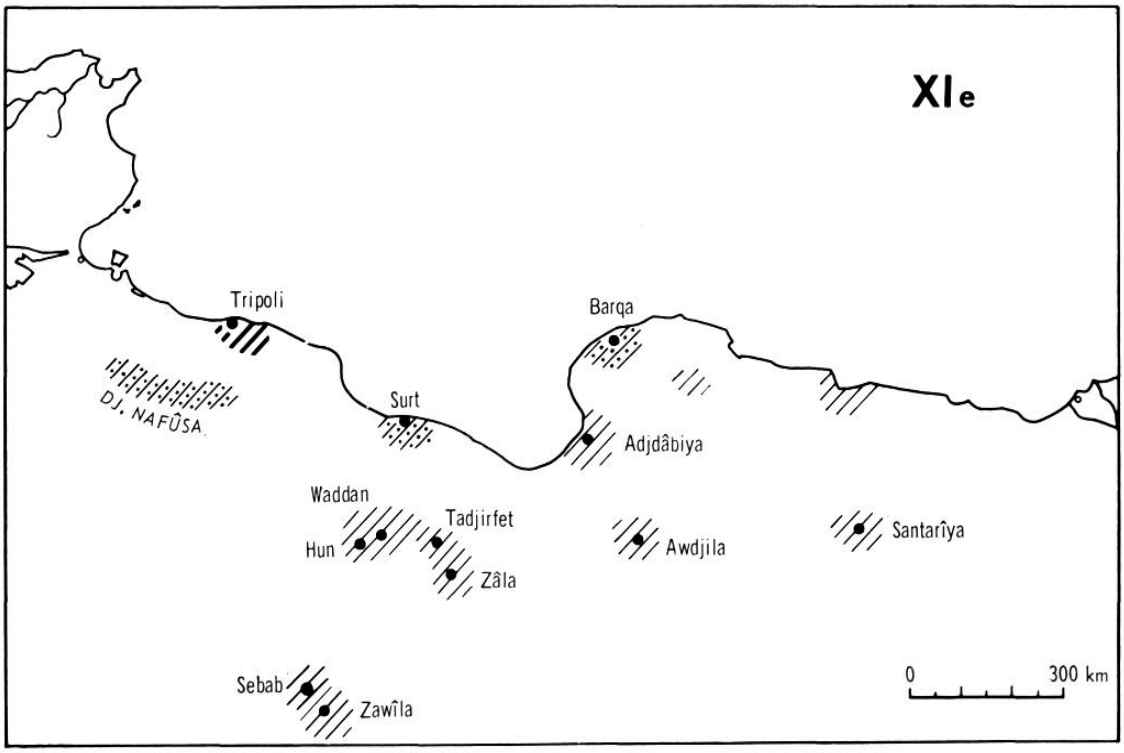
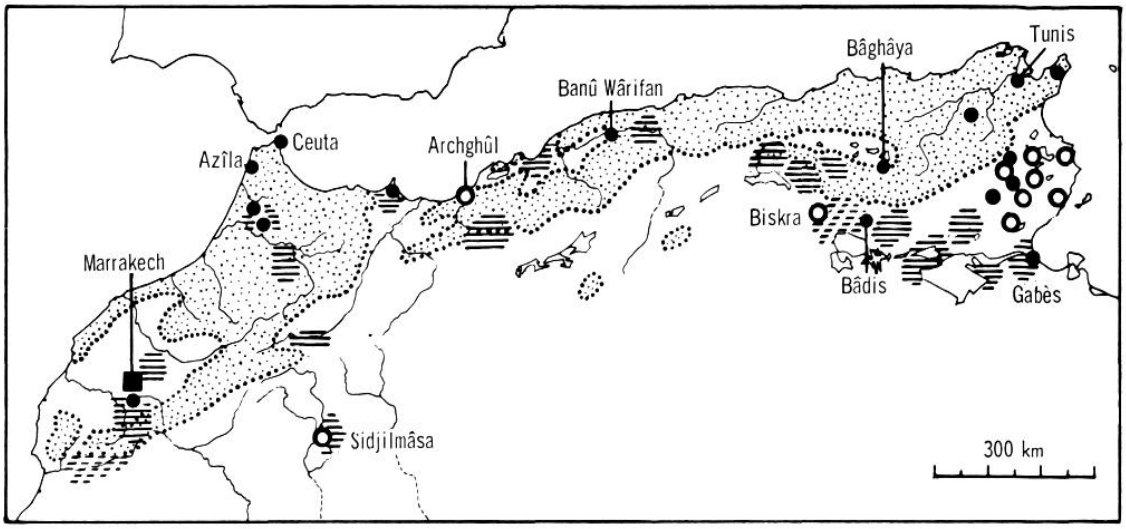

XIe
Tripoli
Barqa
DJ. NAFÛSA
Surt
Adjdâbiya
Waddan
Tadjirfet
Hun
Zâla
Awdjila
Santarîya
Sebab
Zawîla
0
300 km

Illustration non autorisée à la diffusion

Illustration non autorisée à la diffusion

11. L'IRRIGATION, selon al-Ya'qûbî, Ibn Hauqal, al-Muqaddasî, al-Bakrî, al-Idrîsî.



Zone recevant plus de 400 mm de pluie

isohyète 400 mm

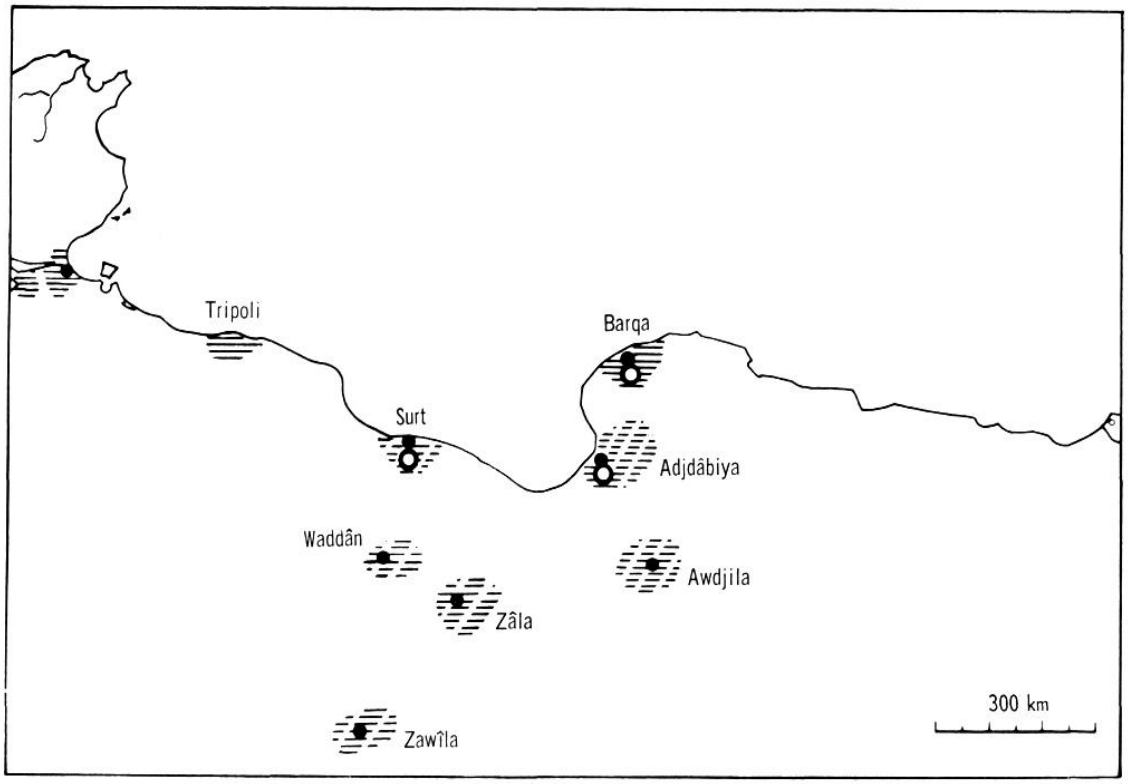
Zone irriguée par seguia

Zone probablement irriguée

puits

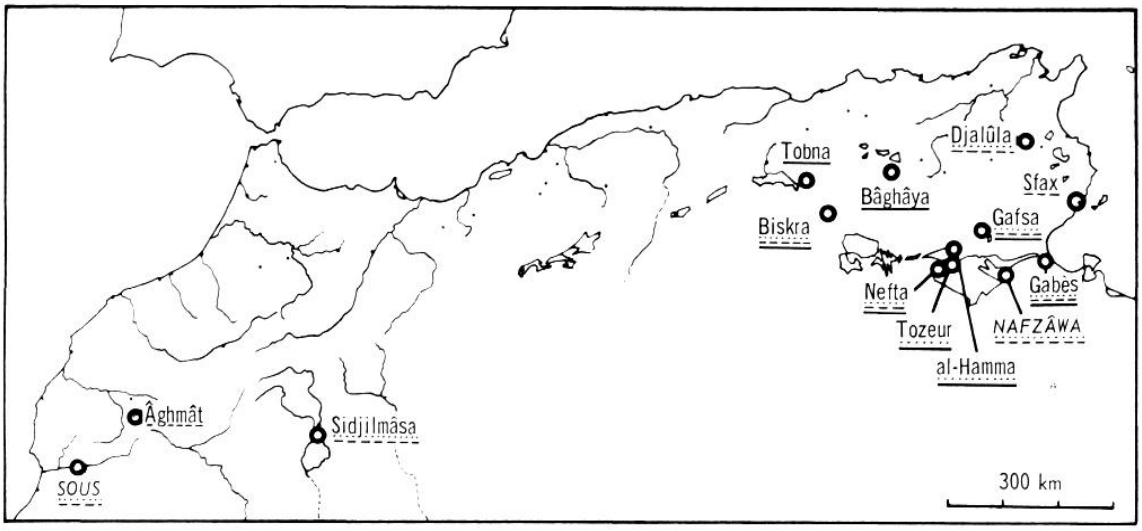
réservoir

galeries de captage

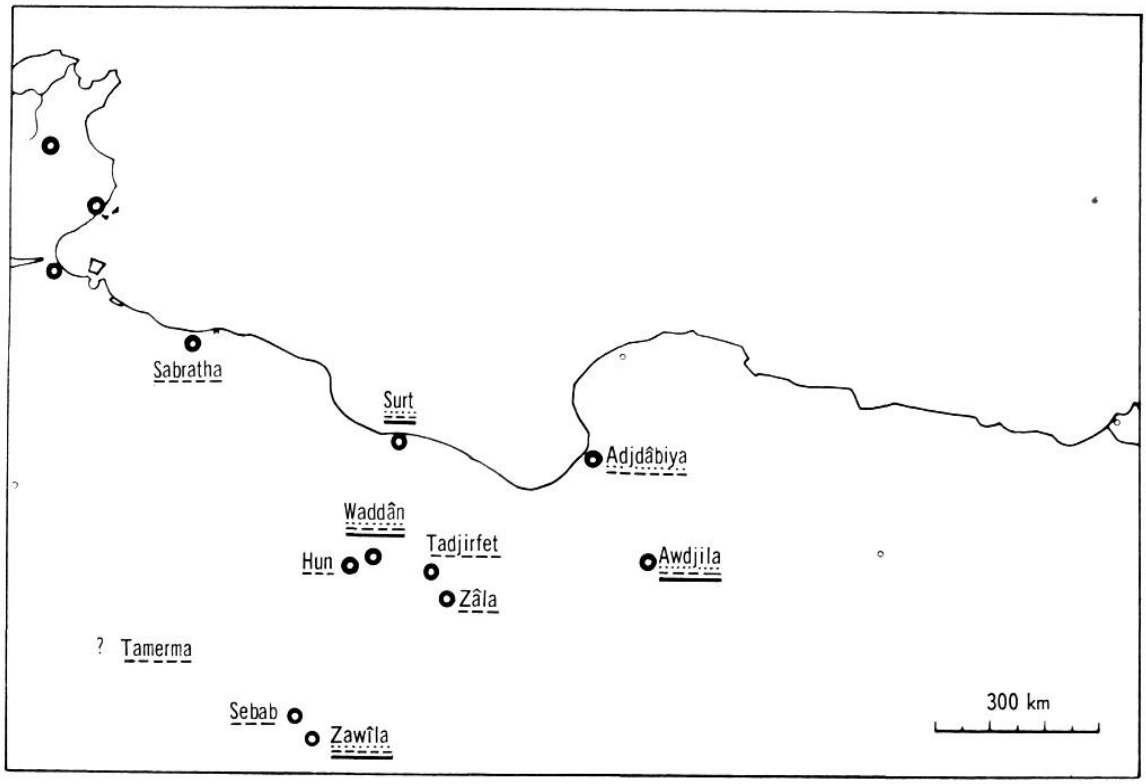


CULTURES SPÉCIALISÉES

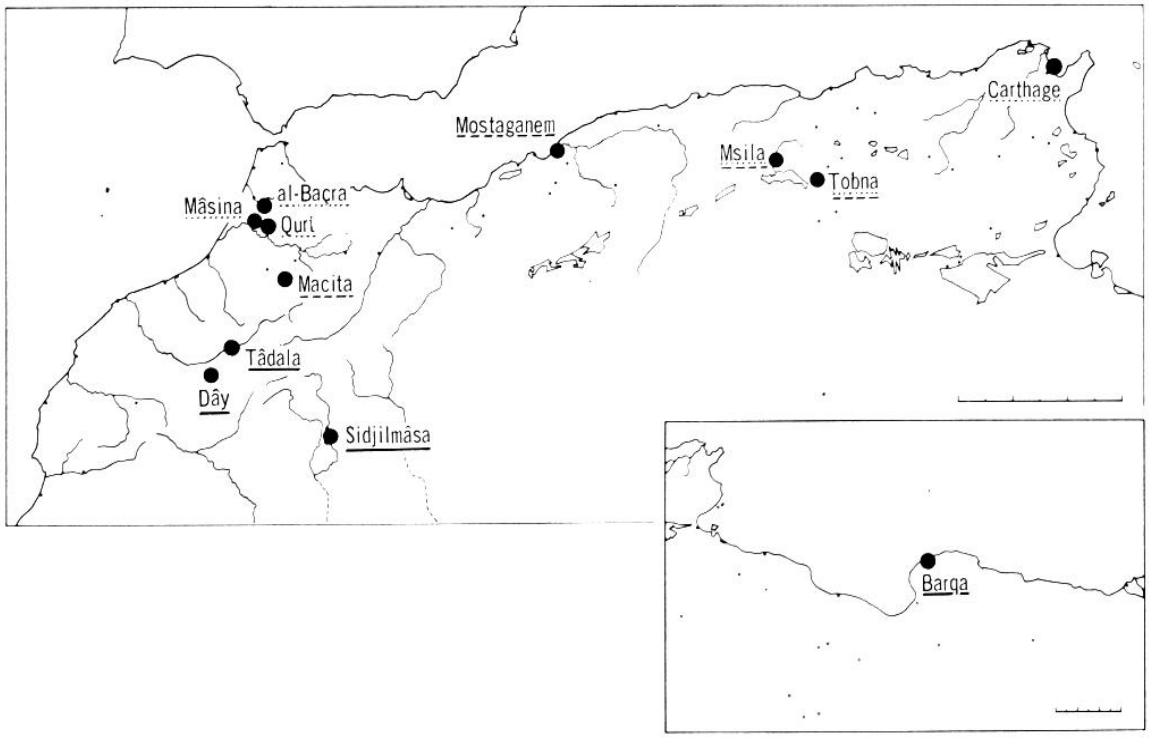
12. PALMIER - DATTIER



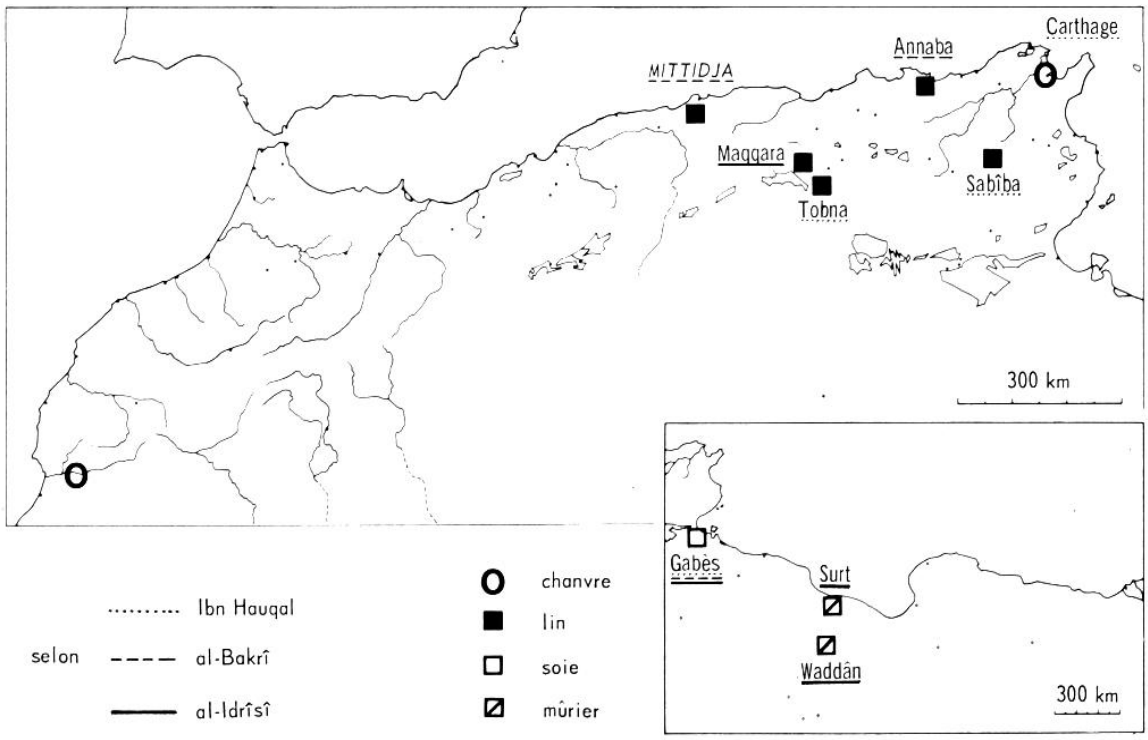
selon ..... Ibn Hauqal
_ _ _ _ _ al-Bakrî
——— al-Idrîsî



13. COTON

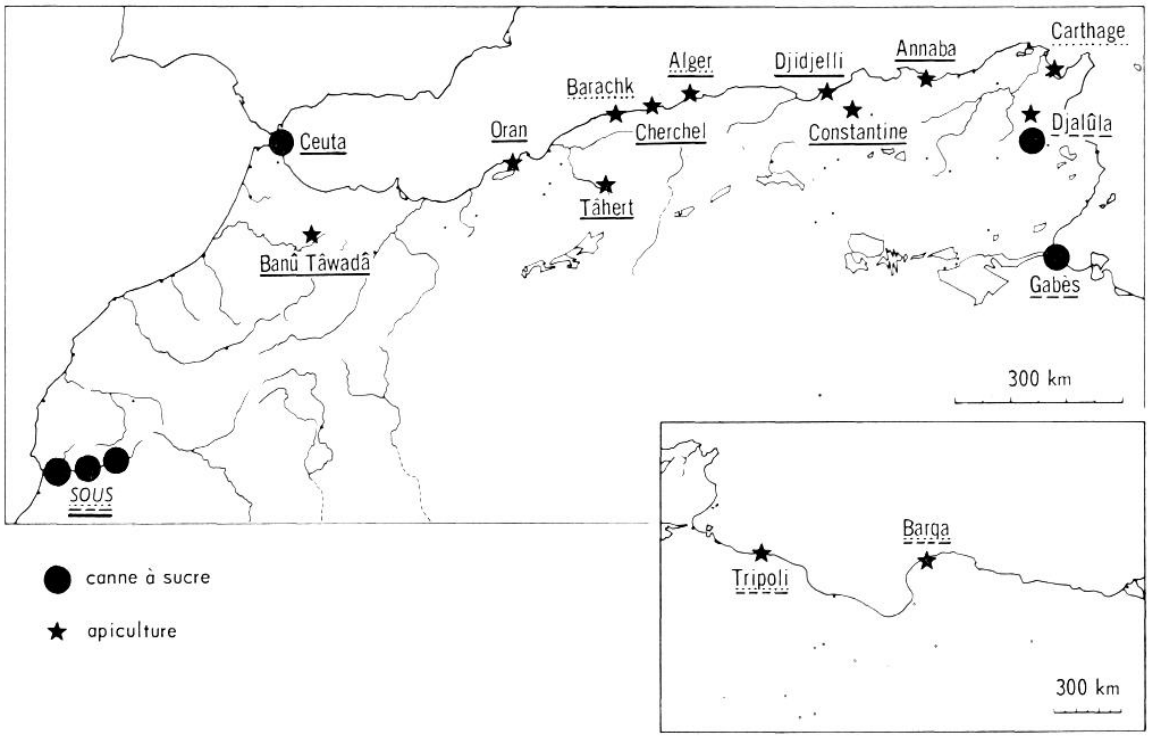


14. CHANVRE. LIN. SOIE

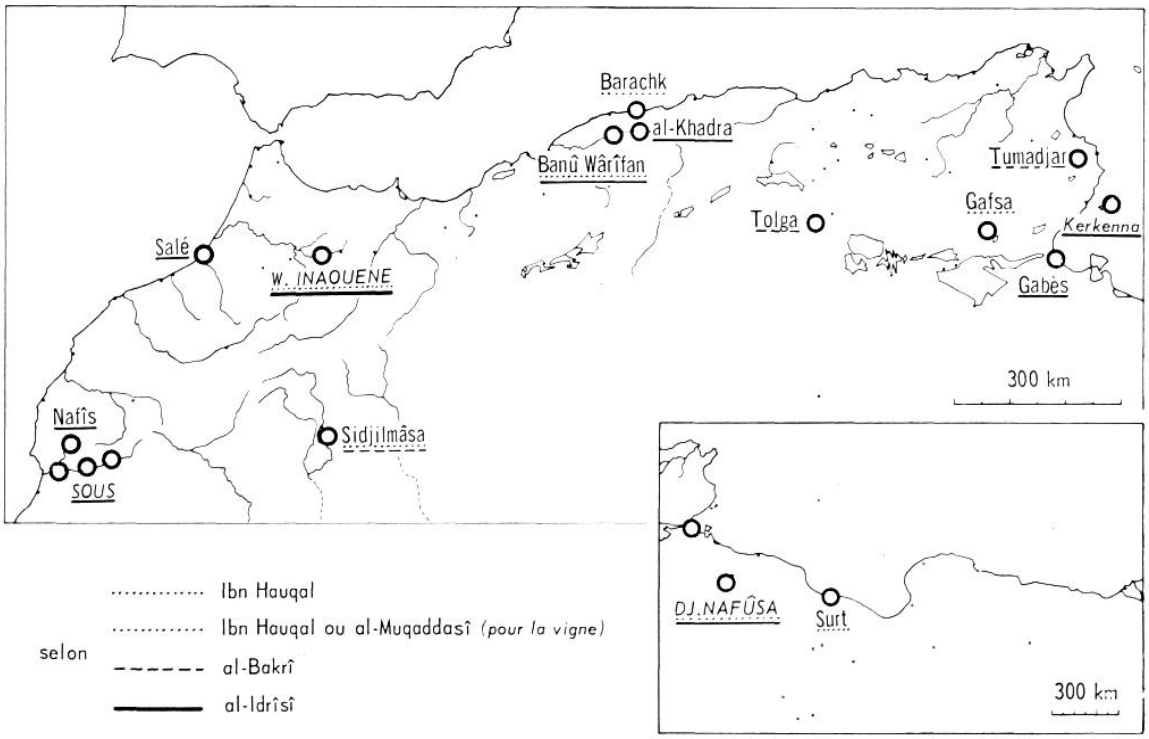


CULTURES SPÉCIALISÉES

15. CANNE À SUCRE ET APICULTURE

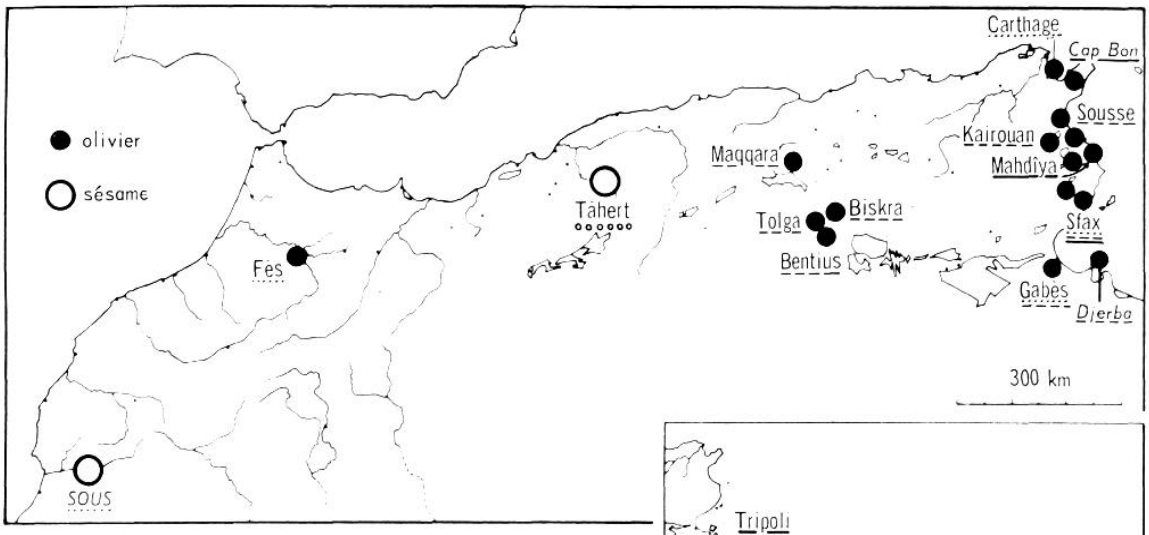


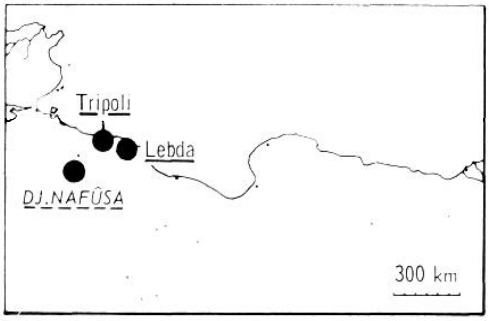
16. VIGNE



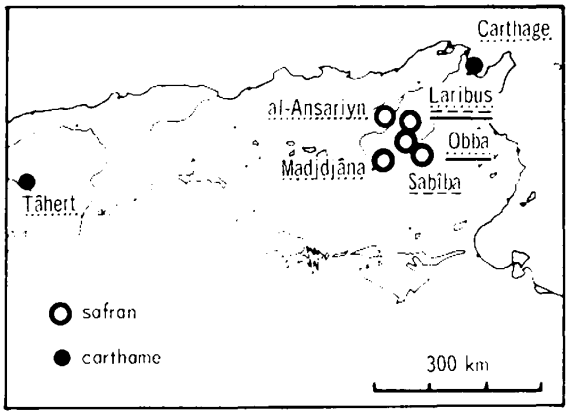
CULTURES SPÉCIALISÉES

17. OLIVIER. SÉSAME





18. SAFRAN. CARTHAME



oooooooooo al-Ya'qûbî

..... Ibn Hauqal ou al-Muqaddasî *(olivier-sésame)*

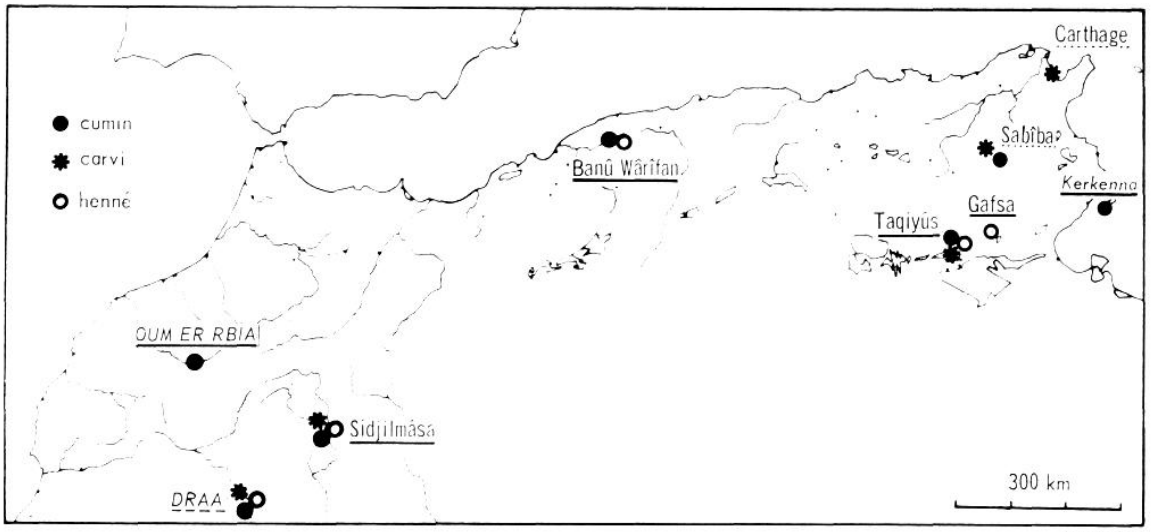
selon :

..... Ibn Hauqal

_ _ _ _ _ al-Bakrî

_____ al-Idrîsî

19. CUMIN. CARVI. HENNÉ



FBV-EPHE

nications. Selon les indications des géographes, il semble que les étapes aient été d'une quarantaine de kilomètres, parfois moins, ou plus si la contrée traversée était désertique. Sur les itinéraires les plus fréquentés, et plus particulièrement près des grandes villes, des caravansérails pouvaient accueillir les marchands : c'est le cas à Tébessa ou à Madhkûd, par exemple.

Le réseau routier nord-africain est avant tout constitué par un ensemble de voies est-ouest de l'Égypte au Maroc, reliées d'une part aux villes qui, à la limite du désert, commercent avec le « pays des Noirs », d'autre part, au littoral. Le problème est d'essayer de déterminer, grâce à une étude détaillée de ce réseau et de ses variations du IXe au XIIe siècle, dans quelle mesure chacune des routes principales était fréquentée et quelles étaient les zones les plus actives du nord de l'Afrique à cette époque. Chemin faisant, nous esquisserons une comparaison avec le réseau romain.

Routes de l'Égypte au Maroc

Deux routes conduisent *d'Égypte en Ifrîqiya :* l'une s'éloigne plus ou moins du rivage, l'autre passe par Sîwa. La première est décrite en détail par les géographes orientaux : l'Ifrîqiya est au IXe siècle la dernière province occidentale réellement connue des Orientaux, celle avec laquelle le calife abbasside maintient encore des contacts officiels. Ibn Khurdâdhbeh ne sait pratiquement rien des routes au-delà de Kairouan. Les itinéraires décrits par al-Ya'qûbî et Ibn Khurdâdhbeh sont très proches l'un de l'autre. Sauf pour le chemin de Surt à Tripoli, al-Muqaddasî n'apporte aucun renseignement supplémentaire car il recopie le texte d'Ibn Khurdâdhbeh. Au siècle suivant, al-Bakrî décrit la route en détail [26], et nous pouvons constater que, les localités ayant déjà été mentionnées dans l'un ou l'autre texte du IXe siècle, l'itinéraire n'a guère varié. Que devient cette route au XIIe siècle ? Al-Idrîsî reproduit, mais en le simplifiant, l'itinéraire d'Ibn Khudâdhbeh : a-t-il eu connaissance du texte de ce géographe ? Ce texte était en la possession d'Ibn Hauqal : ce dernier a-t-il reproduit un itinéraire à présent perdu pour nous, mais connu d'al-Bakrî et d'al-Idrîsî ? On peut penser qu'al-Idrîsî manquait de renseignements et que, étant donné l'invasion hilâlienne, la route était peu fréquentée. Toutes les stations entre Gabès et Tripoli sont désertes par suite des dévastations qu'y ont commises les Arabes [27]. Un second itinéraire est signalé entre Tripoli et Gabès, mais si la route de l'Égypte subsiste, elle a perdu toute importance au profit de la voie maritime.

Ignorée des géographes orientaux car non parcourue par les grands marchands caravaniers, la route par Santarîya, aboutissant probablement à Awdjila d'où « une route directe à travers les sables mène à l'oasis de Waddân », aurait été abandonnée à cause des tempêtes de sable [28]. Au XIe siècle, la route semble mieux connue, peut-être plus fréquentée, mais après 1050 Santarîya est ruinée et c'est surtout sur l'itinéraire entre Awdjila et Surt qu'insiste

26. Pp. 7 ss.
27. AL-IDRÎSÎ, p. 142.
28. IBN HAUQAL, *Configuration de la terre*, trad. G. Wiet, Paris, Maisonneuve et Larose, 1965, p. 151.

al-Idrîsî. Il est probable que cette route n'a plus, et du reste n'a jamais eu, beaucoup d'importance.

Routes de Kairouan au Hodna. La route menant à la principauté ibâdite n'intéresse pas le fonctionnaire abbasside qu'est Ibn Khurdâdhbeh. Il sait simplement que Tâhert est à un mois de marche de Kairouan. Par contre, al-Ya'qûbî décrit une route de Kairouan à Maqqara (et de là vers Tâhert), par Madjâna, Bâghâya, Niqâwus (ou Dâr Malloul) et Tobna. A l'époque romaine on se rendait de Tébessa (Théveste) au Hodna puis Tâhert selon un itinéraire identique [29]. Al-Ya'qûbî signale aussi qu'il faut deux jours pour se rendre de Kairouan à Lâribus et il mentionne Tîdjis. Y a-t-il déjà une autre route plus au nord ?

Fondée au début du xe siècle, Msîla devient rapidement un nœud routier important : les trois routes venant de Kairouan s'y réunissent. Signalée par al-Muqaddasî, une route passant par le Djerîd, Tâmadît, Bâdis, Tahûdhâ et Biskra selon un itinéraire antique, est décrite par Ibn Hauqal [30]. Celui-ci signale aussi une route (déjà ébauchée au IXe siècle) par Lâribus et Tîdjis. Depuis l'Antiquité, un tronçon de route nouveau a été établi entre Tîdjis et le Hodna. Ibn Hauqal précise aussi la route par Bâghâya et il est intéressant de noter que ses indications concordent avec celles d'al-Muqaddasî : cette route est vraisemblablement la plus fréquentée, la mieux connue en Orient, la plus directe aussi.

Peu de changements au XIe siècle, si ce n'est, bien sûr, le remplacement de Msîla par la Qal'a et l'importance accrue, semble-t-il, de la route du Djerîd avec le carrefour de Qaytûn Bayyâda, une voie partant vers Tripoli, une autre vers Tadmekka [31].

Al-Idrîsî ne décrit plus entièrement la route par le Djerîd : la liaison entre Bâdis et Nefta n'est plus attestée. Il recopie les notices d'Ibn Hauqal relatives aux deux autres itinéraires. Manque-t-il de renseignements ? Par contre, parallèlement à ces routes, et partiellement confondue avec celle du Nord, apparaît une nouvelle voie par Sétif et Constantine puis Tîfâch. Elle existait déjà aux siècles précédents, au moins entre Kairouan et Sétif, mais Constantine est devenue un nœud routier important. Vers l'est, cette route a été « captée » par Tunis [32] et il n'est donc pas exclu qu'une nouvelle liaison, non exempte de difficultés d'ailleurs, se soit établie entre Tunis et Bougie. Il faut également noter qu'al-Idrîsî joint aux distances par mer les distances par voie de terre d'un port à l'autre [33] : il y a eu glissement des routes vers le nord, vers la côte.

Du Hodna à Fès. Al-Muqaddasî, Ibn Hauqal puis al-Idrîsî mentionnent une route directe entre le Hodna et Tâhert. Peut-être suivait-elle l'ancienne voie romaine reliant les forts du *limes* de Maurétanie. Mais l'itinéraire d'al-Bakrî de Fès à Kairouan, et même l'itinéraire d'al-Ya'-kûbî entre Maqqara et Tâhert empruntent la vallée du Chélif. Il est peu probable que l'itinéraire direct ait été le plus fréquenté.

Pour Ibn Hauqal, désireux sans doute d'éviter l'ancienne capitale ibadite,

29. AL-YA'QÛBÎ, pp. 211 et 213.
30. P. 85.
31. AL-BAKRÎ, p. 152. Qaytûn Bayyâda est, selon al-Bakrî, entre Badîs et Nefta, à deux journées de cette dernière ville, c'est-à-dire probablement dans la région du chott el-Rharsa.
32. AL-IDRÎSÎ, p. 137.
33. *Ibid.*, pp. 117 à 120.

la route normale de Tlemcem à Msîla passe par Yalal, Ténès et remonte la vallée du Chélif [34] selon un itinéraire connu depuis l'époque romaine. Au XIe siècle, nous venons de le voir, la route passe encore par el-Ghuzza et la route d'Achîr à Ténès est très fréquentée. Il est vraisemblable que l'importance accrue de cette route depuis le IXe siècle est allée de pair avec le développement du port de Ténès, ville charnière à l'époque d'al-Ya'qûbî entre la route maritime le long de la côte algérienne jusqu'en Ifrîqiya et l'itinéraire en ligne directe vers l'Espagne [35].

Deux routes, connues au Xe siècle, relient Tlemcen à la Moulouya et s'y réunissent pour gagner Fès. La plus importante semble bien être celle qui passe par Djarâwa. Pourquoi ce détour ? Pour bénéficier de l'eau de la Moulouya ? Mais surtout on peut supposer que dès le Xe siècle, Tabahrit, proche de Taferguennit, le port de Djarâwa, est « un entrepôt maritime qui attire les caravanes de Sidjilmâsa et autres lieux » et que la présence des Espagnols à Tabahrit a pu jouer un rôle dans le déplacement de la route vers le littoral [36].

Nous avons donc des routes que les géographes orientaux du IXe siècle ne connaissent vraiment que jusqu'à Tâhert et dont le réseau se complique progressivement jusqu'au XIe siècle entre Kairouan et le Hodna. Au XIIe siècle, il semble bien que ces routes aient considérablement décliné, sinon disparu, entre l'Égypte et la Qal'a, au profit d'une route plus septentrionale et d'une route côtière en Algérie et au profit de la route maritime en Cyrénaïque et Tripolitaine.

Les routes menant au « pays des Noirs »

En contact avec le bassin méditerranéen au nord, avec l'Égypte et l'Orient par la route de Barqa, l'Afrique du Nord pouvait également nouer — ou renouer ? — des relations avec le monde noir par l'intermédiaire des oasis du Sahara.

A l'est, une piste relie, à l'heure actuelle encore, les oasis du Fezzan au lac Tchad par le plateau de Manguéni et la région de Kuwâr. Le renseignement le plus ancien est fourni par Ibn 'Abd al-Hakam : véridique ou non, l'épopée d'Uqba ben Nâfi' jusqu'à Zawîla puis Kuwâr, montre que celui qui la relate connaissait l'existence d'une piste au moins jusqu'à Kuwâr [37]. Al-Ya'qûbî signale également l'amorce d'une route vers le Tchad par Kuwâr. Ibn Hauqal sait seulement que des caravanes partent d'Adjdâbiya vers le pays des Noirs, mais au XIe siècle, Zawîla est devenue « l'entrepôt des caravanes » et « au-delà du désert de Zawîla est situé le pays de Kanem, race de Noirs idolâtres chez qui il est très difficile de se rendre » [38]. En fait, il est probable que les commerçants de Zawîla n'allaient pas jusqu'au Tchad et laissaient aux habitants de Kuwâr le rôle d'intermédiaire.

Au XIIe siècle les contacts subsistent. Par Waddân, Zâla, Awdjila et Zawîla

34. IBN HAUQAL, p. 87.
35. AL-YA'QÛBÎ, p. 217.
36. La route par Djarâwa est nommée par AL-MUQADDASI (trad. Ch. Pellat, édition citée en note 4), p. 67. Elle est nommée aussi par IBN HAUQAL, pp. 84 à 86, et AL-BAKRÎ, pp. 273-274.
37. IBN ABD AL-HAKAM, trad. Gateau, Alger, « Bibl. arabe française », 1948, p. 63.
38. AL-BAKRÎ, p. 29.

on pénètre dans le pays des Noirs. Mais les habitants de Kuwâr n'ont-ils pas abandonné progressivement leur rôle d'intermédiaire pour développer l'exploitation de leurs propres richesses et prendre l'initiative de voyages vers l'Égypte et Ouargla au détriment des oasis du Fezzan menacées par les Hilâliens ? [39]

Les routes menant au Niger. Aucun renseignement au IXe siècle : al-Ya'qûbî ne cite aucune route au-delà du djebel Nafûsa et ne parle pas des relations de Tâhert avec le Sud. Pourtant, selon Ibn Çaghîr [40], sous le règne d'Abd ar-Rahmân Ibn Rustem « les routes menant au Soudan et aux pays de l'Est et de l'Ouest s'ouvrirent au trafic », ceci par conséquent dès 780. Sous le règne d'Aflah (824-872), Mohammed Ibn Arfa aurait été envoyé en ambassade auprès du « roi du Soudan ». Si al-Ya'qûbî était réellement allé jusqu'à Tâhert, il aurait eu connaissance de ce trafic. Il est vraisemblable que la route qu'empruntaient les commerçants de Tâhert passait par Ouargla.

Nous n'avons aucun renseignement supplémentaire au Xe siècle. Sympathisant fâtimide, Ibn Hauqal ignore délibérément les routes ibâdites. Nous savons seulement que le père d'Abû Yazîd était en relations avec le monde noir, mais rien ne permet de déceler l'importance exacte d'une route partant du Djerîd à cette époque.

Selon al-Bakrî, deux routes relient Tadmekka à Ghadamès au XIe siècle. De Ghadamès on gagne le djebel Nafûsa puis Tripoli [41]. Nous ne savons rien de cette route au XIIe siècle, mais Tripoli est ruinée et il est probable que ce tronçon de l'itinéraire vers le Niger a perdu de l'importance au profit de la route d'Ouargla.

Au XIe siècle, Ouargla est aussi reliée à Qastîliya, à la Qal'a, à Tlemcen [42]. Si cette route est décrite tardivement par al-Bakrî, on ne peut pour autant en déduire qu'elle a perdu de l'importance au profit de la route de l'Ouest. Al-Bakrî est renseigné par des commerçants andalous qui empruntent la route de Sidjilmâsa. D'autre part, dès la fin du Xe siècle, les lieutenants des Fâtimides se désintéressent de l'Ouest maghrébin et il est probable qu'ils ont traité avec les Ibâdites qui détenaient les routes du Sahara central [43]. De plus, cette route a été reliée à la Qal'a des Banû Hammâd.

Que devient-elle après 1050 ? Al-Idrîsî donne la distance entre Ouargla et Gafça, ville qui a maintenu sa prospérité au prix d'un accord avec les Arabes. Il est possible qu'un trafic même modeste se soit maintenu entre Ouargla et l'Ifrîqiya, mais dans quelle mesure les Zîrides de Mahdîya pouvaient-ils encore en bénéficier ? [44]

Ouargla est encore reliée à Msîla et « les marchands de Bougie sont en relation avec ceux du Sahara » malgré les difficultés de communication entre Bougie et le Sud. Si le trafic persiste le long de cette route du centre, il s'effectue avant tout pour le plus grand bénéfice des gens d'Ouargla qui font payer cher leur intermédiaire [45].

---

39. AL-IDRÎSÎ, p. 46.
40. Cité par T. LEWICKI, *Cahiers d'Études africaines*, nº 2, 1961.
41. Pp. 341-342.
42. AL-BAKRÎ, pp. 340 et 156.
43. Une *fatwa* signale un contrat de *qirad* pour un voyage jusqu'à Tadmekka et Ghâna. Citée par IDRÎS, *op. cit.*, p. 674.
44. Al-Mâzarî donne la dernière mention d'un apport d'or *via* le Djerîd. Cité par IDRÎS, p. 674.
45. AL-IDRÎSÎ, p. 141.

Les routes partant du Sud marocain. Il a été jusqu'à présent impossible de prouver l'équipée d'Uqba ben Nâfi' vers le Sous, ni celle de Habîb b. Abî Ubaŷda al-Fihrî au Soudan. Si ce dernier n'est allé que jusqu'au Sous, il est possible qu'il ait ramené de l'or venu du Sud, mais cela n'atteste pas l'existence d'une liaison commerciale régulière. Enfin, il y aurait eu au milieu du VIIIe siècle une première tentative effective, mais sans lendemain, de pénétration vers le Sud : les puits qui jalonnent la piste entre Sidjilmâsa et Awdaghost auraient été creusés par Abd ar-Rahmân Ibn Habîb [46]. Il faut attendre la fin du IXe siècle pour avoir d'autres renseignements. Pour Ibn al-Faqîh, « géographe » oriental, la liaison avec Ghâna reste du domaine du merveilleux mais à cette époque « on va de Sidjilmâsa en direction du Sud, dans la région des Noirs, par une route qui traverse des déserts et des plaines incultes sur un parcours de 50 jours. On aboutit alors au pays de Ghast... » [47]. Dans quelle mesure cette route était-elle fréquentée ? La prospérité de Sidjilmâsa ne dépend que de la fertilité de son sol.

Au Xe siècle apparaît une route côtière d'Ûlîl à Noul Lamta puis à Sidjilmâsa, mais elle est peu importante par rapport à celle qui va de Sidjilmâsa à Awdaghost. Grâce à la politique fâtimide, il y a alors « un commerce ininterrompu entre Sidjilmâsa et le pays des Noirs et autres contrées, ce qui assure des gains abondants à l'aide de caravanes commerciales continuelles » [48]. Il est étonnant de ne pas trouver chez Ibn Hauqal la description d'Awdaghost où il affirme avoir vu une reconnaissance de dette de 42 000 dinars envers un sidjilmâsien, ni celle de la route qui y mène. Quoi qu'il en soit, des liaisons régulières sont établies avec le Sud à la fin du Xe siècle.

Au milieu du XIe siècle trois routes partent du Sud marocain : la route côtière jusqu'à Ûlîl, une route partant du Draa vers Ghâna, enfin la route mentionnée dès le IXe siècle et décrite pour la première fois par al-Bakrî en fonction des points d'eau. Cette description ainsi que la prospérité de Sidjilmâsa et d'Awdaghost [49] laissent supposer un trafic important sans que l'on puisse savoir s'il surpasse celui qui s'effectue par Ouargla. On peut remarquer que cette route ne passe pas par la saline de Tatintal (Tagaza) « dont on exporte le sel à Sidjilmâsa et à Ghâna ».

Que devient ce trafic à l'époque almoravide ? Al-Idrîsî mentionne encore la route côtière et signale une liaision entre Sillâ ou Takrour et Sidjilmâsa en passant par Âzoggî (Tâzokkâght). Aucune autre route n'est mentionnée, mais deux faits prouvent la persistance d'un trafic important avec le Sud : « Les habitants d'Aghmât sont riches et commerçants ; ils se rendent dans le pays des Noirs avec un grand nombre de chameaux... Durant la domination almoravide il n'était pas de gens plus riches que les habitants d'Aghmât. » [50]

Sept villes frappent l'or au Maroc : Sidjilmâsa, Aghmât, Marrakech, Tlemcen, Fès, Ceuta et même, sous le règne d'Ali, Noul [51].

Par conséquent les trois pistes principales partant des oasis vers le pays des Noirs persistent vers le milieu du XIIe siècle malgré les modifications politiques et économiques survenues en Afrique du Nord.

---

46. AL-BAKRI, pp. 296-297.
47. AL-YA'QÛBÎ, pp. 226-227.
48. IBN HAUQAL, p. 97.
49. AL-BAKRÎ, pp. 299 à 301.
50. AL-IDRÎSÎ, pp. 76-77.
51. Catalogues de LAVOIX et St. LANE POOLE ; G. MARÇAIS et LÉVI-PROVENÇAL « Un coin monétaire almoravide du musée St. Gsell », *A.I.E.O.*, 1936.

Les routes reliant l'axe est-ouest aux villes commerçant avec le pays des Noirs et au littoral

L'Ifrîqiya. D'abord simplement reliée à Gabès (et de là à l'Égypte), Kairouan est progressivement rattachée aux côtes Nord et Est de l'Ifrîqiya, puis au Djerîd avec la politique aghlabide « d'ouverture vers le Sud », et, nous l'avons vu, à l'Ouest. Il faut attendre le x^e^ siècle puis le xi^e^ pour voir se préciser les étapes de la route qui à la fin du ix^e^ siècle déjà menait de Kairouan au Qamûda, à Gafça et au Djerîd [52], à mesure sans doute que cette piste prend de l'importance, puisqu'elle est reliée à Msîla et Ouargla. Au xi^e^ siècle dix routes partant de Kairouan forment un réseau étoilé autour de la capitale. Complétant ce réseau, une route côtière relie vraisemblablement Tunis à Gabès.

A l'époque romaine, les routes de Tunisie convergeaient vers Carthage. Kairouan a capté la route de Sousse à Tunis par l'intérieur des terres, la route de Gafça à Tunis par Bîr el-Hafay (Djemounès), la route de Tîfâch par Lâribus. La grande route de Tunis à Tébessa n'existe plus, Obba n'étant plus reliée à Tébessa. Il en est de même pour la route de Bône à Tébessa. Kairouan est devenue un nœud routier qui remplace Carthage et Tébessa. On peut également noter la simplification du réseau à l'est et au sud-est du Djerîd où des voies reliaient les premiers forts du *limes* de Tripolitaine.

La ruine de Kairouan va amener la désintégration du réseau précédemment décrit. Al-Idrîsî ne donne plus les étapes de la route Gafça-Kairouan. Par contre, toutes les distances sont données à partir de Gafça vers le sud et Ouargla. Il semble que seul le tronçon de route entre Gafça et le Djerîd soit encore utilisé. D'autre part, al-Idrîsî ne signale aucune route au départ de Kairouan vers Gabès, Sfax, Sousse et Tunis, et aucune route côtière. « De Sfax à al-Mahdîya on compte deux journées », mais c'est là déjà ce que disait Ibn Hauqal, et c'est par mer qu'al-Mahdîya est ravitaillée en fruits [53].

Nous avons vu également les incertitudes concernant les routes au départ de Kairouan vers l'ouest et le captage de la route de Lâribus par Tunis. La route Tunis-Tabarca n'est pas nouvelle puisqu'Ibn Hauqal la signalait déjà, mais plus intéressante est l'apparition d'une route côtière de Tunis à Bizerte et Tabarca.

Il y a donc, après 1050, abandon des routes au départ de Kairouan et le long de la côte Est, mais aussi attraction exercée par Tunis et déplacement des routes vers le nord.

Routes reliant l'axe est-ouest au Fezzan et au Sud marocain. Les liaisons avec le Fezzan s'effectuent principalement par Zawîla. Al-Ya'qûbî laisse supposer une piste entre cette oasis et Waddân, et Ibn Hauqal déclare qu'il faut un mois pour se rendre de Zawîla à Adjdâbiya et quinze jours de Zawîla au Fezzan. Au xi^e^ siècle, dues sans doute au développement du commerce de Zawîla avec le Sud, quatre pistes partent de cette oasis vers Awdjila, Tadjirfet, Waddân, Djâdo et le djebel Nafûsa [54]. Les routes du Fezzan disparaissent

52. AL-YA'QÛBÎ, pp. 211-212 ; IBN HAUQAL, p. 92 ; AL-MUQADDASÎ, p. 19 ; AL-BAKRÎ, pp. 153-154.
53. AL-IDRÎSÎ, p. 127.
54. AL-BAKRÎ, pp. 27, 29 à 31. Tadjirfet ou Taddjerift est probablement le Tadjradjit d'Ibn Hauqal.

en partie ou subsistent dans des conditions précaires après 1050 en raison de l'invasion arabe et de la diminution du trafic sur la route reliant l'Égypte à l'Ifrîqiya. « Les Arabes errent dans la campagne de Zawîla et y commettent autant de dégâts qu'il leur est possible. » [55] Tout au plus peut-on supposer une liaison difficile entre Zawîla, Awdjila et Adjdâbiya sans que l'on puisse savoir quelles étaient la nature et l'importance du trafic.

Plusieurs routes assuraient la distribution, au départ de Sidjilmâsa, des produits venus du Sud. Au IXe siècle, « une piste dont une partie se trouve en plein désert relie Sidjilmâsa à Tâhert ». Selon Ibn Hauqal, une route méridionale et difficile relie l'Ifrîqiya à Sidjilmâsa ; par la suite cette route disparaîtra au profit de la route passant par le Djerîd et Msîla ou directement par Msîla. Au Xe siècle également, Sidjilmâsa est reliée à Fès par Suq Almis, Matmata Ameskour et Erfoud : la route longeait donc l'oued Ziz, la haute vallée de la Moulouya, passait par le confluent du Sebou et l'oued Guigou puis la vallée du Sebou [56]. Les liaisons se multiplient au siècle suivant : seconde route vers Fès par Sefrou et al-Açnâm, piste par la plaine de Tamlelt jusqu'à Oujda, puis Tlemcen, route le long de la Moulouya jusqu'à Djarâwa et Melila [57]. On peut penser que ceci correspond à une augmentation du commerce de Sidjilmâsa sinon avec l'Est de l'Afrique du Nord, du moins avec les ports situés à l'est de l'embouchure de la Moulouya régulièrement visités par les commerçants espagnols.

Au XIIe siècle, selon al-Idrîsî [58], une seule route mène directement de Sidjilmâsa à Tlemcen mais « elle est peu fréquentée » et il est étonnant de constater que « les caravanes qui partent de Tlemcen pour Sidjilmâsa vont d'abord à Fès, de là à Sefrou, à Tâdala, ensuite à Aghmât, à Banû Dar'a et enfin à Sidjilmâsa ». On ne peut expliquer le déplacement de cette route vers l'ouest que par la fondation de Marrakech et l'attraction de la nouvelle capitale et de la ville qui lui sert de marché, Aghmât.

Les liaisons avec le littoral algérien et marocain. Toutes les villes importantes du Maghreb ont été fondées à l'intérieur des terres, nécessitant la création de routes vers le littoral pour, éventuellement, assurer un débouché à leurs produits. Déjà au IXe siècle, Tâhert est reliée à Ténès et Marsâ Farûdj (ou Farrûkh). Les liaisons avec le littoral se précisent aux Xe et XIe siècles : routes d'Achîr à Ténès, Alger, Marsâ d-Dadjâdj, de Kairouan à Bône, à Constantine et de là à Djidjelli et Sicda (Philippeville), d'Oujda, de Guerçif (près du confluent de la Moulouya et de l'oued Melloulou) et Fès à la côte près de l'embouchure de la Moulouya, routes de Fès à Ceuta, à Qurt, al-Baçra, Azîla et Tanger ou directement sans passer par Azîla.

A l'époque romaine, les routes menant à la côte nord étaient plus nombreuses : elles permettaient l'acheminement vers les ports des produits destinés à la capitale de l'Empire.

La situation évolue au XIIe siècle. Nous ne savons si les routes partant d'Achîr existent encore, mais, plus à l'est, apparaissent des routes nouvelles consécutives à l'asphyxie progressive des villes de l'intérieur. La plupart de ces villes cherchent d'abord à se relier à Sétif, Tîdjis ou Constantine [59]. De

55. AL-IDRÎSÎ, p. 159.
56. Mohammed Ibn Yûçuf, cité par AL-BAKRÎ, pp. 281-282.
57. AL-BAKRÎ, pp. 289-290.
58. P. 94.
59. AL-IDRÎSÎ, pp. 106, 109, 113, 117.

Constantine des routes mènent à Bougie, à Collo, à Sicda ; Sétif est reliée à Bougie, et surtout, une route par la vallée de la Soummam, al-Qaçr (Banî Mançûr) et l'oued Axerou relie la Qal'a à la nouvelle capitale des Banû Hammâd [60]. Ces routes sont-elles fréquentées ? Djidjelli est ruinée, le pays entre Constantine et Collo occupé par les Arabes — mais ceux-ci sont alliés aux Constantinois —, la route de Constantine à Djidjelli, la route de Bougie à la Qal'a sont jalonnées de forteresses et le défilé des Portes de Fer est dangereux car « les déprédations des Arabes s'étendent jusque-là ». L'existence de telles communications est donc précaire.

Au Maroc, la situation est différente, mais les liaisons avec la côte ont également pris de l'importance. Nous n'avons aucun renseignement supplémentaire sur les relations de Fès avec le Nord, mais nous pouvons constater un accroissement du nombre des routes vers le littoral atlantique. Elles aboutissent au nouveau centre actif qu'est Salâ et partent de Fès en passant par Meknès, de Qaçr Abd al-Karîm et de Marrakech [61]. Au siècle précédent, Aghmât n'était reliée qu'à Couz. Cependant, une zone comprise entre le littoral, Salé et la route de Marrakech demeure encore vide de routes.

Le réseau routier nord-africain après la conquête musulmane présente des différences avec celui de l'époque romaine. Il apparaît d'abord moins dense, mais il est probable que les géographes arabes ne citent que les itinéraires principaux. La nécessité pour les Romains d'accéder aux forts du *limes*, ainsi que l'expédition des produits nord-africains destinés à l'Italie expliquent la multitude des liaisons nord-sud à l'époque romaine. L'importance des routes est-ouest à l'intérieur des terres, du IXe au XIe siècle, est caractéristique d'un pays d'abord soucieux de se protéger d'attaques venues de la Méditerranée qu'il ne domine pas encore, mais aussi d'un pays qui n'est plus une province exploitée au profit d'une puissance méditerranéenne. Autres modifications, nous l'avons vu : l'attraction exercée sur les routes par Kairouan et la disparition (?) des routes reliant les premières fortifications du *limes* de Tripolitaine à l'est du Djerîd. Cependant les deux réseaux présentent des analogies, les musulmans ayant repris certains itinéraires romains.

Ce réseau demeure tributaire du relief. Les routes suivent les chaînes montagneuses (redord sud du Tell, du Hodna, de l'Aurès), empruntent naturellement les vallées des fleuves (oued el-Kébir, Soummam, Chélif, oued Riou, Moulouya). La traversée du Moyen et du Haut-Atlas ralentit les communications entre Fès et Sidjilmâsa, etc. Les routes dépendent aussi des points d'eau, et ceci n'est pas seulement sensible pour les pistes sahariennes, mais aussi pour des parcours comme la route qui va de Msîla à Tâhert, par exemple.

Jusqu'au milieu du XIe siècle, le réseau des routes reliant l'Égypte au Maroc s'est compliqué progressivement en même temps que se développaient les routes le reliant aux villes commerçant avec le pays des Noirs. Vers 1050, de nombreuses routes partent des métropoles que sont Fès et Kairouan. Après cette date, alors que le réseau ifrîqiyen se disloque, des routes nouvelles mais menacées relient les villes algériennes à la côte devenue primordiale, tandis que les routes marocaines amorcent un déplacement général vers l'Ouest et le littoral atlantique.

60. *Ibid.*, pp. 108-109.
61. *Ibid.*, pp. 81-83, 88 et 89.

★

L'Afrique du Nord médiévale est avant tout un pays de cultivateurs et d'éleveurs. Les villes qui participent au grand commerce sont peu nombreuses ; elles sont tributaires de leur arrière-pays pour leur ravitaillement en denrées alimentaires. La plupart des villages vivent en économie fermée.

Les sédentaires sont nombreux. On les rencontre dans les oasis du Fezzan, dans le djebel Nafûsa, au nord d'une ligne passant par le Djerîd, le Hodna, Tâhert, Guerçif, et, au Maroc, le long de la côte atlantique jusqu'à Noul et même Mâssat, sur le revers sud de l'Anti-Atlas, le long du haut cours du Draa et dans les oasis du Tafilalet. Les routes qui traversent le Rif, le Moyen-Atlas et le Haut-Atlas sont jalonnées de petits villages d'agriculteurs et d'éleveurs. Nous avons peu de renseignements sur les petits nomades et transhumants de ces régions, mais il est probable que certains sont alors en voie de sédentarisation, abandonnant la tente pour construire des huttes de branchages autour des villages : c'est le cas pour les Berbères de Zana dans les environs de Bône [62]. Ce processus est net dans l'Ouest maghrébin. M. Terrasse suppose que les Miknâsa établis entre Fès et Oujda sont sédentaires depuis peu. Selon al-Bakrî, à Djerwaou, au nord de Guerçif, « certaines peuplades s'installent dans des cabanes de broussailles et l'on rapporte même que ces gens vont bientôt s'y établir » [63]. Au siècle suivant, une partie des Banû Burnus, près de Meknès, vivent encore sous la tente [64].

Il faut noter, avant d'entreprendre l'étude de la vie rurale, l'importance du problème du bois dans l'économie nord-africaine [65]. Les principales zones d'exploitation de la forêt sont les Atlas marocains, le Rif, l'Atlas Tellien, en particulier la Kabylie et la Kroumirie, et, dans une certaine mesure, l'Aurès et les monts de Tébessa. Le problème est grave pour l'Ifrîqiya qui fait venir du bois de Kroumirie par mer ou par portage, de l'Orient et par l'intermédiaire de Venise malgré les protestations émises dans le monde chrétien. A Kairouan, les gens en étaient réduits à brûler le bois des oliviers, et, selon al-Suyûtî [66], un verrier aurait utilisé des noyaux de dattes comme combustible.

Rappelons enfin que les Arabes ont introduit en Afrique du Nord des plantes ignorées, telles que la canne à sucre et les agrumes, qui se sont ajoutées à la gamme déjà variée des produits nord-africains.

L'irrigation

Seules parmi les techniques utilisées, les méthodes d'irrigation sont bien connues, les auteurs arabes s'étant tous intéressés au problème de l'eau. Peu de régions sont suffisamment arrosées ; ce sont essentiellement le Rif et le Maroc jusqu'à l'Oum er Rbia, le Moyen et le Haut-Atlas, l'Atlas Tellien et le bassin

62. AL-BAKRÎ, p. 116. Selon cet auteur, Zana serait à un jour de marche de Bône sur la route de Kairouan, c'est-à-dire probablement dans les monts de la Medjerda.

63. *Ibid.*, p. 290. A une soixantaine de kilomètres. de Guerçif, en direction de Melilla, une petite plaine porte aujourd'hui le nom de Guerrouaou.

64. AL-IDRÎSÎ, p. 89.

65. Cf. M. LOMBARD, « Le bois dans la Méditerranée musulmane », *Annales E.S.C.*, avril-juin 1959.

66. Cité par IDRÎS, p. 639.

de Constantine, l'Aurès et le nord-ouest de la Tunisie. Sans l'irrigation, la steppe couvrirait la plus grande partie des plateaux algériens et le Sud tunisien où les pluies sont irrégulières. C'est donc dans ces régions que l'irrigation est le plus employée. C'est elle qui permet les cultures dans les oasis.

Il est probable que l'eau des réservoirs de Barqa, Adjdâbiya et Surt est destinée avant tout à l'alimentation des habitants, mais plus importants pour la vie rurale sont les réservoirs ifrîqiyens que les Aghlabides ont fait ériger en plaine [67]. Il est possible que ces réservoirs aient surtout servi aux éleveurs, mais la région entre Sfax et Kairouan était aussi cultivée malgré sa spécialisation dans l'élevage.

Les puits sont peu importants dans des régions comme Azîla, Baçra ou même Tunis : ils servent à l'alimentation en eau des populations et non pas surtout à l'irrigation des cultures. Ce n'est pas le cas à Madkhûd, Djamûnès, Majdûl [68], au Fezzan et en Tripolitaine. Il est cependant probable que les puits signalés à Adjdâbiya et à Surt par Ibn Hauqal et al-Bakrî ne servent qu'aux habitants de ces villes. Comment l'eau était-elle tirée de ces puits ? Au Fezzan, au XII^e siècle, les cultures d'orge et de millet, les palmiers de Tessâwa sont arrosés à l'aide d'une machine appelée « indjafa » [69] que G. S. Colin suppose être un puisoir à bascule, la roue n'existant pas dans cette région berbère. C'est là un procédé exceptionnel. A Zawîla, l'irrigation se fait à l'aide de chameaux [70] qui sans doute s'éloignent du puits sur un plan incliné en tirant une corde passée dans une poulie et reliée à un seau en cuir. L'eau peut être aussi remontée grâce à des roues élévatoires appelées « sawânî » : c'est le cas à Teuchira (l'une des cinq villes de la pentapole libyque) et dans la banlieue de Tunis au lieu dit « sawânî el-mardj », les « machines hydrauliques de la prairie » [71]. La noria est employée dans des régions de plaine où l'on ne peut utiliser la déclivité du sol pour conduire l'eau de ruissellement et où les nappes ne sont pas à une trop grande profondeur. L'animal utilisé est le chameau ou l'âne.

Marrakech est la seule localité nord-africaine où ont été aménagées des galeries souterraines de captage pour l'irrigation des jardins, « procédé mécanique ingénieux dont l'invention est due à Ubayd Allâh Ibn Yûnus al-Muhandis... » [72]. Selon G. S. Colin, cet homme pourrait être un juif. Cette technique est particulière aux régions subdésertiques et non employée en Espagne, ce qui exclut une origine espagnole d'Ubayd Allâh.

Toutes les fois que cela est possible, les agriculteurs utilisent l'eau des oueds ou des sources et la dirigent dans des canaux d'irrigation (seguia) qui se ramifient à travers les jardins et les champs. C'est de cette façon que sont irriguées les cultures autour de Gabès, à Aghmât, Sidjilmâsa, dans toute la région comprise entre le Hodna et le Chott el-Djerîd et sans doute dans la plupart

67. Cf. M. SOLIGNAC, « Les installations hydrauliques à Kairouan et dans les steppes tunisiennes du VII^e au XI^e siècles », *A.I.E.O.*, t. 10 et 11, 1952-1953.

68. Madkhûd, Djamûnès et Madjûl jalonnent l'itinéraire de Gafça à Kairouan décrit par al-Bakrî. Selon H. H. Abdul-Wahab, Madkhûd pourrait être Sidi 'Ali b. 'Aoun ou Madjen Samâoui ; Djamûnès est l'actuel Bir al-Hafay ; Madjûl est à environ 80 km au sud de Kairouan, à l'est du Djebel S'Kralif.

69. AL-IDRÎSÎ, p. 42. Cf. G. S. COLIN, « La noria marocaine et les machines hydrauliques dans le monde arabe », *Hespéris*, t. 14, 1932.

70. AL-BAKRÎ, p. 28.

71. *Ibid.*, p. 86.

72. AL-IDRÎSÎ, p. 78.

des oasis du Fezzan. Sauf au Fezzan où les oueds sont rares, tous les villages et bourgs sont sur des oueds. L'exemple le plus caractéristique est celui de la route menant du Djerîd à Msîla puis Tâhert. Dans cette région, un simple puits ne peut suffire à fixer une population. Aussi, Djûzâ « n'est qu'une aiguade où campent les passants et où il n'y a pas d'habitants » [73]. Les villages se sont établis sur les ruisseaux qui descendent de l'Aurès, du Hodna et de l'Ouarsenis. Un petit ruisseau comme l'oued Maggara porte sept villages. Pour utiliser l'eau au maximum, ces villages se sont-ils installés sur les deux rives ? [74]

Parfois le sol est irrigué par l'oued en crue : c'est le cas à Tobna pour le Beitham, et, selon Ibn Hauqal, à Sidjilmâsa. Il est possible que de violents orages en été fassent déborder les oueds, mais le plus souvent les agriculteurs dirigent l'eau de ces oueds dans des canaux d'irrigation. Selon al-Bakrî, « il y a tant de ruisseaux à Nefta que l'eau se distribue sans être mesurée ». A Tozeur, « chacun des trois ruisseaux se partage et forme six canaux d'où rayonnent une quantité de canaux construits en pierre de manière uniforme [...]. Chaque conduit a deux empans de largeur et un *fitr* de profondeur. Pour avoir régulièrement quatre *cadès* d'eau, on donne un *mithqâl* par an » [75]. Ceci suppose tout un système de vannes. Les pluies étant irrégulières, comment l'eau pouvait-elle être ainsi disponible ? Existait-il une série de petits barrages réservoirs ? Les *fatwas* zîrides montrent que les eaux du Djerîd faisaient l'objet de transactions irrégulières. D'autre part, le loyer des terres irriguées est inférieur au loyer des terres non irriguées, le cultivateur ayant droit au quint ou au dixième de la récolte. En outre, « la location d'une terre dont on n'est pas certain que l'on ne sera pas obligé de l'irriguer ne peut être payé d'avance » [76]. Toute négligence dans l'entretien du réseau de seguia entraîne immédiatement une décadence de l'agriculture.

L'oued qui irrigue les cultures peut être utilisé par les habitants d'un bourg ou d'un village dans un but défensif — c'est le cas de Msîla, Biskra et Tahûdhâ —, ou utilitaire. A Aghmât, on introduit l'eau de la rivière dans la ville certains jours de la semaine ; à Fès, les habitants ont tiré le maximum de profit de la rivière.

L'élevage et la polyculture

Il est difficile de délimiter des zones véritablement spécialisées dans la culture de telle ou telle plante. Tout au plus peut-on distinguer des nuances selon les régions. Il s'agit le plus souvent d'une économie d'autoconsommation où les échanges, très limités, s'effectuent dans le cadre de marchés hebdomadaires. Dans la vallée du Chélif, à Suq Karam, à al-Ghuzza, les cultivateurs échangent leurs produits avec ceux des montagnards de l'Ouarsenis et du Dahra. Les marchés de ce genre sont nombreux en Algérie à la limite de la steppe et au Maroc. Ils ont très souvent donné naissance à des villages où se perpétue la tradition du marché et qui portent le nom d'une tribu ou d'un personnage « célèbre » : Suq al-Huçayn, Suq Maghrâwa, Suq Kutâma... Ont-ils en partie

73. IBN HAUQAL, p. 82.
74. AL-BAKRÎ, p. 276 : oued Maqqara.
75. AL-BAKRÎ, pp. 152 et 103.
76. IBN ABÎ ZAYD, *Risala*, trad. Bercher, Alger, « Bibl. arabe française », 1945, p. 217.

déterminé le tracé de certaines routes commerciales ? La route d'Aghmât à Fès au XIe siècle traverse les marchés de Dây, Suq Fencour et Mâsina [77]. Ils peuvent aussi faire l'objet d'une rotation régionale jour par jour : c'est le cas dans la vallée du Draa [78] et le long de la route de Bougie à la Qal'a où ils ont laissé leur nom à la localité : Suq al-Ahad (le marché du dimanche), Suq al-Khamîs (le marché du jeudi), Suq al-Ithnayn (marché du lundi). Étant donné l'insécurité qui règne dans cette région, les marchés sont des postes fortifiés qui peuvent servir de refuges [79].

Des échanges à plus grande échelle peuvent s'organiser. Ainsi, au Xe siècle, les habitants de Fès, Baçra, Aghmât et le Sous entretiennent des rapports commerciaux avec les Barghawâta [80], et au XIe siècle « Dây a un marché très fréquenté qui attire de Fès, Baçra et Sidjilmâsa des caravanes chargées d'effets et de marchandises » [81]. Seules les régions « spécialisées » ou proches d'une capitale participent à un trafic plus important. Les foires en Afrique du Nord sont rares. Il en existe dans quelques ribats et Azîla a un marché hebdomadaire, vestige d'une ancienne foire qui a peut-être été à l'origine de la ville.

L'importance de l'élevage et de la culture des céréales indique bien le manque de spécialisation de la plupart des régions, typique d'une économie de subsistance.

L'élevage constitue l'activité essentielle des nomades du Sud : « Les troupeaux de chameaux des Lamtouna forment toute leur richesse. » Certains vont estiver très loin vers le nord, tels les Mezâta et Dariça qui viennent autour de Bâghâya « alors que pendant l'hiver ils se tiennent dans la région des sables où il ne tombe ni pluie ni neige, ne voulant pas exposer aux rigueurs de cette saison les jeunes chameaux qui viennent de naître » [82].

Plus au nord, le chameau est élevé pour servir de moyen de transport sur de longs parcours et sur les pistes méridionales, mais en montagne et sur de petits parcours — entre Kairouan et Qalchâna par exemple —, l'animal utilisé est l'âne. Le cheval est plus rarement utilisé pour le transport des marchandises. Les Maghrâwa, Maçmûda et Ghumâra des environs de Tétouan et des bords du Laou l'élèvent pour leurs expéditions guerrières et c'est sans doute à l'armée que sont destinés les chevaux de la région de Qamuda et de Bône. Nous savons qu'en 893 Ibrâhîm II enleva aux Berbères du Qamuda leurs chevaux, peut-être pour monter sa garde noire, et que les armées hammâdides et zîrides auraient compté, au total, 30 000 cavaliers, mais on ignore d'où provenaient les chevaux.

Ce sont les chèvres et moutons qui sont les plus nombreux, en particulier sur le plateau de Barqa, la côte de Tripolitaine, les steppes au sud de Kairouan et dans les régions montagneuses.

L'élevage est peu pratiqué dans un but commercial. Il permet pourtant l'exportation de produits bruts (laines et peaux de Cyrénaïque et de Tripolitaine) et alimente certaines industries en matières premières. Dans toutes les régions d'élevage du mouton, la laine sert à la fabrication de textiles souvent réputés : étoffes du djebel Nafûsa, de Gafça et du Djerîd, de Noul, etc. « Les

77. AL-BAKRÎ, pp. 294-295. Au sud de Tâdala un affluent de la rive gauche de l'Oum er-Rbia porte le nom d'oued Day.
78. *Ibid.*, p. 291.
79. AL-IDRÎSÎ, pp. 108-109.
80. IBN-HAUQAL, p. 79.
81. AL-BAKRÎ, p. 294.
82. *Ibid.*, p. 277.

moutons de Yerara sont d'une belle race que l'on dit être celle de Kis, endroit situé dans le pays de Fârs. Leur laine, qui est d'une qualité supérieure, s'emploie à Sidjilmâsa pour fabriquer des étoffes dont chaque pièce se vend à un prix qui dépasse 20 *mithqâls*. » [83] L'élevage permet aussi l'industrie du cuir à Zawîla, Ghadamès et Gabès. Seuls les habitants de la côte nord, nous le verrons, élèvent des bovins afin d'exporter des produits laitiers.

Les céréales sont très répandues mais peu exportées. Très souvent les auteurs arabes signalent des moulins sur les bords des oueds et ruisseaux. Au XIe siècle « les deux villes de Fès renferment plus de 300 moulins... Chaque habitant du quartier des Kairouanais a devant sa porte un moulin à lui » [84].

Les céréales sont cultivées, non sans difficulté, jusque dans les oasis. Au Djerîd, cette culture est insignifiante, mais à Waddân, Zawîla et Tessâwa on cultive le millet. Dans ces régions et, d'une façon générale, dans le sud de l'Algérie et dans une zone allant du Mzab au Djerîd, on ne peut cultiver que des céréales pauvres, à la rigueur de l'orge comme à Bâdis, grâce à l'irrigation. Seule Sidjilmâsa fait exception et produit beaucoup de blé, fait qui est volontairement exagéré par Ibn Hauqal. Elle exporte ses céréales à Awdaghost où elles se vendent à raison de 6 *mithqâls* le *qintâr* car le blé, planté à la houe, est rare [85].

La principale zone productrice de céréales est le Nord de l'Algérie et le Nord-Ouest de la Tunisie actuelle. Tous les villages traversés par les marchands allant de Kairouan à Msîla par Tîfâch produisent du blé et de l'orge. Il en est de même pour ceux qui jalonnent la route par Baghâya bien que l'irrigation soit nécessaire vers l'ouest. Le bas cours de l'oued Mellègue et la vallée de la Medjerda, le Fahç Boll (Bulla Regia), la région d'al-Ançariyyî et surtout Bâdja (Béja) surnommée « le grenier de l'Ifrîqiya », produisent du blé en abondance. « Tous les jours il arrive de Béja plus de ' 1 000 ' chameaux et autres bêtes de somme destinés à transporter des approvisionnements de grain. » [86]

Cette zone est la seule qui soit véritablement spécialisée dans la production de céréales. Elle bénéficie de conditions climatiques plus favorables que le reste de l'Ifrîqiya. Dans l'Antiquité, l'*Africa* était, selon Pline, dédiée à Cérès. Elle expédiait vers Rome une partie des céréales destinées à l'annone. Avec la conquête musulmane et la fondation de Kairouan a été créé un débouché nouveau pour les produits de la vallée de la Medjerda. Profitant de conditions climatiques favorables et d'une longue tradition, les nouveaux souverains ont vraisemblablement encouragé la spécialisation de la vallée de la Medjerda dans la production de blé et d'orge, les autres régions ne cultivant les céréales que pour la consommation locale.

Au XIIe siècle, de nombreuses localités autour de Salé, Meknès ainsi que les ports atlantiques [87] produiront des céréales destinées au ravitaillement des grandes villes marocaines, mais aussi à l'exportation par mer vers l'Espagne. L'unification du Maroc, la conquête progressive du littoral ouest, la multiplication des relations entre les deux tronçons de l'empire almoravide et la

83. *Ibid.*, p. 281 (route de Fès de Sidjilmâsa selon Mohammed Ibn Yûçuf). A trois journées de marche de Sidjilmâsa, Yerara n'a pu être localisé. Kis : selon de Slane, il s'agirait de l'île du golfe Persique.
84. AL-BAKRÎ, p. 226.
85. *Ibid.*, p. 300.
86. *Ibid.*, pp. 119-120.
87. AL-IDRÎSÎ, pp. 88-89, 83-85.

demande constante de vivres de l'Espagne ont pu contribuer à la mise en valeur de la plaine atlantique et à sa spécialisation dans la production de céréales, production d'ailleurs bien adaptée aux conditions climatiques de cette zone.

La côte algérienne n'est pas ce que l'on peut appeler une « zone spécialisée », mais les agriculteurs s'orientent de préférence vers l'élevage des bovins et des abeilles et vers les cultures fruitières.

Autour des villes, des pasteurs élèvent des moutons et des bœufs sur les premières pentes de l'Atlas Tellien, ce qui permet, dès le Xe siècle, l'exportation de laitages, beurre et viandes vers les régions voisines et Kairouan [88]. Plus à l'ouest, les ports disposent de plaines plus larges et peuvent expédier, outre les produits de l'élevage, des céréales vers l'Espagne.

La côte algérienne est aussi une zone d'élevage des abeilles. Bône, Djidjelli, Alger, Barachk, Oran, Mâzûna exportent du miel au XIIe siècle et sans doute bien avant cette date.

Mais c'est surtout une zone de production des fruits. Elle n'est pas la seule : les fruits sont abondants en Ifrîqiya, dans la région de Fès, la vallée de l'Inawan, le sud du Maroc. Certains villages tels que Sétif. Tébessa, Niqâwus où le climat est rude sont spécialisés dans la production de fruits de montagne, en particulier de noix destinées au marché de Kairouan ou même à l'exportation vers l'Orient. Mais c'est sur la côte algérienne que les fruits sont les plus abondants, en particulier les coings, les figues et la vigne.

On récolte à Barachk et à Ténès des coings dits « farâsî » vantés par Ibn Hauqal. Cette culture a pénétré vers l'intérieur, dans la vallée du Chélif, à Tâhert et jusqu'à Msîla qui les expédie vers Kairouan [89]. Autre spécialité du littoral algérien : les figues. Marsâ d-Dadjâdj et Alger les envoient « vers Kairouan et ailleurs ». On en trouve également à Taount, au sud de Ténès et, au XIIe siècle, à Bougie et Cherchel. Elles sont expédiées sèches ou en pâte : « A Tâdjanna, on fait une espèce de pâte en forme de brique et portant le nom de brique *(tûb)* dont on remplit des cabas. » [90]

On peut ajouter à cette liste la culture de la vigne dans la vallée du Chélif et sur le littoral, en particulier à Bougie où Ibn Tûmart s'indigne de trouver des marchands de vin.

Cette production répond aux sollicitations de deux marchés : d'une part, et surtout pour les ports à l'ouest de Bône jusqu'à Alger, celui de Kairouan, d'autre part, celui de l'Espagne qui, malgré sa réputation de richesse, a toujours besoin d'un complément de denrées alimentaires et dont les marins stimulent au Xe siècle par leur passage, l'agriculture et l'élevage d'une région jusque-là pratiquement autonome sur le plan économique.

Les zones spécialisées. L'Ifrîqiya

Seules quelques régions sont véritablement orientées vers la culture sinon exclusive, du moins dominante, d'un seul produit, ce qui laisse deviner un certain nombre de courants d'échange.

Le Maroc a le monopole de certaines cultures.

88. IBN HAUQAL (Marsâ d-Dadjâdj et Alger), p. 72.
89. *Ibid.*, pp. 82 et 88.
90. AL-IDRÎSÎ, p. 96.

Les productions de canne à sucre de Gabès, Djalûla et Ceuta étant peu importantes, le Sous en a le quasi-monopole. Nous ne savons à quelle date cette culture s'y est implantée. Ibn Hauqal est le premier à nous la signaler. Au XIe siècle, la production est abondante : « Pour un quart de dirhem on peut s'en procurer une si grande quantité qu'un homme aurait de la peine à la soulever. » [91] Ce sucre « est connu dans presque tout l'univers et porte le nom de son pays » [92]. On peut supposer qu'il a été très tôt exporté vers l'Ifrîqiya, peut-être ensuite vers l'Espagne. Les installations sucrières du Sous, difficilement datables mais sans doute postérieures au XIIe siècle, présentent toujours les mêmes subdivisions : installation hydraulique, « salle des machines », « salle de cuisson » [93]. Sont-elles identiques aux sucreries des Xe et XIe siècles ?

Le Maroc est aussi la principale région productrice de coton. Carthage, Msîla et Tobna envoient au Xe siècle leur coton vers Kairouan, mais la culture de cette plante est aussi concentrée dans le nord du Maroc, à Qurt, Mâsina et Baçra [94], au sud de Fès, puis, à la fin de l'époque almoravide, à Sidjilmâsa et surtout Dây et Tâdala [95]. Il est probable qu'il sert d'abord à alimenter les industries textiles de Fès puis de Marrakech ou Aghmât. Il est aussi exporté : au Xe siècle, le coton de Baçra est exporté « vers Kairouan et autres lieux » ; deux siècles plus tard, « presque tous les tissus de coton dont on fait usage dans le Maghreb occidental se font avec le coton venu de Dây et Tâdala ». Est-il envoyé à Tlemcen ?

Vestige d'un ancien climat tropical, l'arganier, arbre épineux dont le fruit donne de l'huile, n'existe que dans la région d'Aghmât et du Sous. Il s'agit là d'un produit de consommation locale.

Les oasis produisent du carvi, du cumin, du henné, mais surtout des dattes. Bien adapté aux conditions de l'agriculture dans ces régions, le palmier dattier ne peut être que difficilement adapté plus au nord. Sidjilmâsa, en raison de son commerce avec le Sud, est la seule oasis où il n'est pas la principale culture : le Tafilalet produit aussi des céréales et des raisins qui, verts ou mûrs, sont desséchés avant d'être exportés. A Adjdâbiya ou à Aghmât, les dattes couvrent les besoins de la population. Dans d'autres régions, au Fezzan et à Awdjila, elles constituent le principal objet de commerce des indigènes [96].

La totalité de la production du Djerîd et du Mzab est réservée au marché ifrîqiyen, en premier lieu à Kairouan. « A Tozeur, une charge de dattes vaut deux dirhems et il n'y a pas d'autre endroit en Ifrîqiya qui possède autant de dattes. Presque tous les jours il en sort ' 1 000 ' chameaux ou même davantage chargés de ce fruit. » [97] « Ubayd Allâh le Fâtimide fit accaparer pour son usage toutes les récoltes de liarî — variété de dattes — de Biskra et donna l'ordre aux officiers qui administraient cette province d'empêcher la vente et de les lui envoyer. » [98] Si cette anecdote est exacte, elle montre bien l'emprise de

91. AL-BAKRÎ, p. 306.
92. AL-IDRÎSÎ, p. 71.
93. P. BERTHIER, « Les plantations de canne à sucre et les fabriques de sucre dans l'ancien Maroc », *Hespéris*, 1966 ; du même, « Un épisode de l'histoire de la canne à sucre. Les anciennes sucreries du Maroc et leurs réseaux hydrauliques », *Étude archéologique et d'histoire économique*, Rabat, 1966.
94. IBN HAUQAL, pp. 76 et 77.
95. AL-IDRÎSÎ, p. 85.
96. IBN HAUQAL, p. 63.
97. AL-BAKRÎ, p. 103.
98. *Ibid.*, p. 111.

Kairouan sur des régions pourtant éloignées et laisse supposer une organisation économique rigoureuse visant à assurer le ravitaillement de la capitale.

L'Ifrîqiya associe à une polyculture intensive autour de Kairouan — fruits, céréales du Fahç ad-Darrâra — des productions très localisées destinées en partie au ravitaillement de la capitale, en partie à l'exportation.

Elle appartient, dans sa partie nord-ouest, à la « zone du blé », au sud et au sud-ouest s'étendent les oasis du Djerîd et du Mzab, au nord de Gafça les régions d'élevage du Qamuda. Elle possède le monopole de la culture du safran puisqu'il n'est cultivé que dans la vallée de l'oued Mellègue et ses environs : à Obba, Lâribus, Madjâna puis Sabîba [99]. Ce produit était destiné à l'industrie textile de Kairouan et à l'exportation puisqu'il figure sur les documents de la Genizah du Caire [100].

Cultivé dans le Sous, la région de Fès, le djebel Nafûsa et le littoral tripolitain, l'olivier est surtout abondant en Ifrîqiya ; dans le Mzab et la région de Maqqara, il se substitue au palmier dattier, et toute la région entre Kairouan et Sfax en est couverte. Chaque village a son pressoir qui donne une huile de qualité médiocre, mais à Sfax, les olives échaudées et malaxées donnent une huile réputée. La production est cependant variable selon les années : lors de la révolte d'Abû Yazîd, il a fallu importer de l'huile [101].

Il y a donc en Ifrîqiya une juxtaposition de zones spécialisées. On peut ajouter à cette liste les productions spéciales à certaines villes : pistaches de Gafça, figues de Madhkûd et Qalsâna (Qalchâna), fleurs de Djalûla, fruits de Tunis, élevage du ver à soie à Gabès... Toute l'Ifrîqiya contribue au ravitaillement de la capitale en denrées alimentaires et produits destinés à ses industries.

Déjà bien mise en valeur à l'époque aghlabide malgré les lourds impôts levés sur les agriculteurs, puis éprouvée temporairement par l'insurrection d'Abû Yazîd, l'Ifrîqiya semble prospère au début du XI^e siècle, son agriculture bien organisée autour du marché de Kairouan est capable de fournir un fret de retour non négligeable pour les produits venus d'Orient. Cependant, le pays subit régulièrement des crises cycliques accompagnées de famines qui entraînent la nécessité d'acheter du blé en Sicile. Déjà, à l'époque aghlabide, l'Ifrîqiya avait connu de telles famines et ce n'est pas là le fait principal. Il semble que la crise qui s'amorce dans l'État zîride dans les années 1016-1020 ait touché le monde rural, et les campagnes sont troublées [102].

Trente ans plus tard, l'invasion hilâlienne bouleverse le pays. La Cyrénaïque et la Tripolitaine n'ont été qu'une zone de passage, mais des nomades sont restés au Fezzan, dans les environs de Zawîla, Holl, Sebha, Tadjirfet [103] et les

99. IBN HAUQAL, pp. 81 et 84.

100. S. D. GOITEIN, « La Tunisie du XI^e siècle à la lumière des documents de la Genizah du Caire », *Études d'Orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, t. 2, p. 571.

101. IBN HAUQAL, p. 67.

102. Sur ce problème de la crise économique traversée par la Tunisie au début du XI^e siècle et l'invasion hilalienne, cf. J. PONCET, « Le mythe de la catastrophe hilalienne », *Annales E.S.C.*, sept.-oct. 1967, pp. 1099-1120. Voir également deux articles publiés après la rédaction du présent travail : H. R. IDRÎS, « L'invasion hilalienne et ses conséquences », *Cahiers de Civilisation médiévale*, XI, 1968, pp. 353-369, et, tout récemment : J. DEVISSE, « Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce médiéval du XI^e au XVI^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. L., 1972, n^os 1 et 3, pp. 67 ss.

103. Ces localités étaient citées par AL-BAKRÎ, pp. 29 et 30.

villages entre le djebel Nafûsa et Zawîla ne sont plus mentionnés, et les plantations autour de Waddân commencent à disparaître. Le littoral de Tripolitaine, en particulier les environs de Tripoli et la plaine de Soubijiïn, est le plus éprouvé: « Les habitants de la campagne ont été obligés de l'abandonner, les plantations ont été ravagées, les cours d'eau arrêtés. » [104]

La situation est identique en Ifrîqiya. Quelle est la part exacte prise par les nomades dans la ruine des campagnes ?

Les renseignements manquent pour certaines régions, en particulier celle que traversaient les deux routes principales de Kairouan à la Qal'a. Gafça, Taqiyûs et sans doute tout le Djerîd ont été épargnés. Parfois les Berbères se réfugient dans la montagne, abandonnant la plaine aux Arabes : c'est ce qui se passe dans la région de Zaghouan. Parfois aussi, à Constantine par exemple, ils traitent avec les envahisseurs.

Mais le bilan de l'invasion est lourd : tributs imposés par les Arabes, repli des villes derrière leurs murailles, destructions dans le Sahel et le Qamuda, la décadence de ces zones étant accélérée par le manque d'entretien du système d'irrigation. Pour al-Idrîsî, il n'y a aucun doute : les responsables de cette situation sont les Hilâliens. Mais il est possible, comme le souligne J. Poncet, que le pays ait eu à souffrir des bandes de pillards, gens sans travail et sans terre, soldats en rupture de ban, profitant de la situation créée par l'arrivée des nomades. En outre, Tamîm aurait provoqué des destructions autour de Gabès et de Sfax lors des sièges de 1081 et 1099.

Le désarroi est total en Ifrîqiya où le droit de propriété a subi de graves atteintes. Certains paysans, obligés de moissonner prématurément et en hâte à l'aide d'une main-d'œuvre supplémentaire, demandent en vain la déduction sur la *zakât* des frais supplémentaires ainsi occasionnés [105]. Toute la vie rurale est perturbée, le nomadisme a sans doute fait des progrès dans la steppe, les échanges interrégionaux, gênés par les Arabes et les pillards, diminuent considérablement.

Un siècle après l'invasion hilâlienne, la situation n'a pratiquement pas évolué en Ifrîqiya. A l'autre extrémité du Maghreb, la mise en valeur du Maroc se poursuit avec la multiplication des villages autour de Meknès et Salé, le développement de la culture du coton et de celle des céréales sur la côte atlantique.

★

Malgré leurs lacunes, les textes des auteurs arabes nous permettent de voir le rôle de l'Afrique du Nord dans le monde musulman, les aspects positifs de la conquête musulmane et l'évolution des différentes régions.

— C'est surtout l'Ifrîqiya qui a joué un rôle dans l'ensemble économique musulman. Elle transmet vers l'ouest les influences orientales et redistribue vers l'Espagne les produits d'Orient. Au XII^e siècle, elle sert aussi de relais entre la Chrétienté et l'Orient, et ses ports tendent à devenir de simples ports de transit.

— Depuis la conquête musulmane, trois modifications essentielles se sont produites : l'Ifrîqiya n'est plus une province tournée vers la Méditerranée, elle

104. AL-IDRÎSÎ, p. 142.
105. *Fatwa* d'al-Mâzarî, citée par IDRÎS, *op. cit.* p. 613.

s'est intégrée au continent africain et ceci se marque par l'établissement de routes vers le monde noir. Le processus de sédentarisation et de mise en valeur des terres se poursuit, en particulier au Maroc. Enfin, l'urbanisation a progressé.

— L'évolution économique de l'Afrique du Nord du IXe au XIIe siècle peut être divisée en quatre périodes. Cette division a été faite surtout en fonction de l'évolution des activités artisanales et commerciales, ce qui ne saurait faire oublier que l'Afrique du Nord est avant tout un pays rural.

• Au IXe siècle, le pays est divisé en trois ensembles économiques. L'Ifrîqiya s'organise : débuts du trafic maritime avec l'est, de l'industrie « de luxe » influencée par l'Orient, politique de développement et de contrôle de l'activité agricole avec la construction des réservoirs du Qamuda.

• Dans un deuxième temps, Kairouan contrôle efficacement les échanges est-ouest et tente de se subordonner toute l'économie nord-africaine. Elle fait appel à un arrière-pays très étendu pour son ravitaillement et ses industries et contrôle pour la première fois une route de commerce vers le sud, par Sidjilmâsa. Conséquence de cette politique : le début de la formation d'un réseau routier étoilé autour de Kairouan et la complication des routes entre l'est et l'ouest de l'Afrique du Nord.

• Après l'abandon de Fès par Buluggîn en 986, l'Afrique du Nord est scindée en deux parties dont l'évolution économique diffère. La seule modification importante pour l'Ifrîqiya est sans doute l'acceptation de l'intermédiaire des Ibâdites et la multiplication des échanges avec le Sud par Ouargla. A l'ouest, un axe économique nord-sud s'établit dès la fin du Xe siècle, le Maroc servant d'intermédiaire entre l'Espagne et le monde noir. Ceci se traduit par la multiplication des routes venant de Fès et de Sidjilmâsa vers la côte nord du Maroc où viennent les Espagnols.

• La désintégration du réseau routier à l'intérieur de l'Ifrîqiya après 1050 montre bien que toute l'activité économique est désormais concentrée sur la côte. Au Maroc, toute la région ouest est devenue primordiale, le commerce avec le Sud n'a pas décliné, l'urbanisation a progressé, et, occupant le Maghreb jusqu'à Tlemcen, c'est toute la zone « utile » de l'Afrique du Nord qu'ont tenue les Almoravides.

Après le IXe siècle, en dépit de la tentative fâtimide d'intégration de l'Ouest maghrébin au système économique centré sur l'Ifrîqiya, il y a eu divergence dans les destinées économiques des deux parties de l'Afrique du Nord. Au XIIe siècle, l'unité économique n'est pas faite, malgré l'unification politique due aux Almohades.

Claudette VANACKER,
Paris.